



**PIERER**  
MOBILITY AG

# Nachhaltigkeitsbericht | 2022

KONSOLIDIRTER NICHTFINANZIELLER BERICHT





# Wesentliche Nachhaltigkeitsziele 2023 und darüber hinaus



Definition und Festlegung von CO<sub>2</sub>-Zielen für 2030 (Scope 1-3).

Nachhaltigkeitsbewertung wird als Teil der allgemeinen Lieferantenbewertung etabliert.

Verfassung einer Whistleblowing-Richtlinie und weltweite Ausrollung des Whistleblower-Systems.

Implementierung einer HSE-Software.

Mehr Frauen für technische Berufe gewinnen und den Anteil von weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion und produktionsnahen Bereichen, kontinuierlich erhöhen.

Weitere Reduktion der Verpackungsanteile.

Technologieoffenheit der Antriebskonzepte.

Ab 2024 erster Serieneinsatz von eigenen Traktionsbatterien, die im Haus entwickelt werden.

Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie und Zusammenarbeit bei unterschiedlichen Batterie-Lösungen mit Bajaj Auto.

Bis 2024 werden drei elektrische Plattformen für Fahrzeuge in der Einstiegsklasse eingeführt, die teils auch ohne Motorradführerschein bewegt werden dürfen.

Ab 2024 wird in der MotoGP mit gemischten Kraftstoffen („Blended Fuels“) gefahren. Ab 2027 wird im Motorsport zu 100 % ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen getankt.

Bis 2030 wird mindestens ein Drittel des Konzernabsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt.

# Kennzahlen Highlights

161 €M

in die Produktentwicklung  
INVESTIERT

79,59 G/KM

FLOTTEN-EMISSIONEN<sup>1)</sup>

10,8

LOST TIME  
FREQUENCY INJURY RATE<sup>3)</sup>

80%

Einkaufsvolumen  
INNERHALB EUROPAS  
für die Serienproduktion

98,1%

ERNEUERBARE ENERGIE<sup>4)</sup>

-38,0%

RESTABFALLMENGE<sup>5)</sup>

1) Senkung des Energiebedarfs für Produkte (Motorräder, exkl. E-Bicycles): Ø Emission in g/km;

2) Ergibt sich aus den verkauften Motorrädern, E-Fahrrädern und Electric-Balance-Bikes (Stückzahl).

19,1%

Absatz elektrifizierte  
**TWO-WHEELERS<sup>2)</sup>**

2,8 €M

in die Mitarbeiterweiterbildung  
**INVESTIERT**

23,2 €M

in alternative Antriebstechnologie  
**INVESTIERT**

0

**COMPLIANCE FÄLLE,**  
Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe  
**NACH RÜCKRUFEN**

25,4%

**WEIBLICHE MITARBEITER**

120.000

**WEITERBILDUNGSSTUNDEN**  
für Mitarbeiter

3) Rate exkl. Leiharbeiter; Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Arbeitstag pro 1 Million Arbeitsstunden.

4) Strom und Fernwärme an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten der KTM AG und PIERER Mobility AG.

5) Senkung ergibt sich gegenüber dem Referenzjahr 2019, berechnet mit der Abfallmenge aus den produzierenden Standorten der KTM-Gruppe in Mattighofen und Munderfing (Österreich).

# Vorwort des Vorstandes

Das vergangene Jahr war geopolitisch wie auch wirtschaftlich von außergewöhnlichen Herausforderungen geprägt. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise und der immer noch spürbaren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten, spitzte sich die ohnehin unsichere Lage bei den Zulieferketten in der ersten Jahreshälfte weiter zu. Das führte zu Engpässen bestimmter Zulieferkomponenten im Motorrad- und Elektrofahrradbereich. Durch unsere hohe Flexibilität in der Produktions- und Vertriebsplanung war es uns möglich, einen kontinuierlichen Betrieb aufrecht zu erhalten. So konnten wir die angespannte Verfügbarkeitsituation erfolgreich managen und ein weiteres Rekordjahr sowohl umsatz-, als auch ergebnisseitig erzielen. Die PIERER Mobility AG steigerte im Geschäftsjahr 2022 den Konzernumsatz um 19,4 % auf EUR 2.437 Mio. Das vorläufige operative Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um rund 22 % auf EUR 235 Mio., was einer EBIT-Marge von 9,7 % entspricht.

In unserem sechsten Nachhaltigkeitsbericht blicken wir auf das vergangene Geschäftsjahr zurück und zeigen weitere wichtige Fortschritte aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen in Verbindung mit nachhaltigen Maßnahmen. Neben der Ausarbeitung zusätzlicher Angaben zur EU-Taxonomie, war 2022 unter anderem die Durchführung einer detaillierten, umfassenden Wesentlichkeitsanalyse zentrales Thema. Daraus resultieren die Festlegung weiterer Ziele und die Erweiterung der Datenerhebungsprozesse. Die Datenthematik wird uns auch noch in den nächsten Jahren intensiv beschäftigen – etwa für die Footprint-Berechnung (vor- und nachgelagerte CO<sub>2</sub>-Emissionen) oder im Hinblick auf die Ökobilanzierung.

In einigen Bereichen gab es 2022 eine Reihe von Verbesserungen unserer Nachhaltigkeitsleistung. So konnte im Berichtsjahr beispielsweise die Restabfallmenge gegenüber dem Referenzjahr 2019 um rund 38 % reduziert werden - somit wurde das Ziel von 10 % deutlich übertroffen. Auch der Anteil an Umlaufverpackungen von Serienartikeln erhöhte sich schneller als geplant, wodurch auch das hier gesetzte Ziel übertroffen wurde. Dank der zum Jahresbeginn implementierten ESG Plattform für Lieferanten haben wir nun die Möglichkeit, auf Basis der übermittelten Informationen, Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Aktivitäten einzusteuern. Rund 60 % der Lieferanten haben bereits den Fragebogen abgeschlossen. Im Jahr 2023 soll der Anteil der überprüften Serienlieferanten auf 80 % gesteigert werden.

## IM SPITZENFELD DER BRANCHE BEIM ESG-RISIKO-RATING

Im Januar 2023 erhielt die PIERER Mobility AG das Update von ihrer ESG-Risikobewertung durch Sustainalytics. Das Unternehmen wurde mit einem geringen Risiko für wesentliche finanzielle Auswirkungen von ESG-Faktoren (Wert: 10,5) eingestuft. Mit diesem ESG-Risiko-Rating belegten wir somit erneut den 2. Platz<sup>1</sup> in der von Sustainalytics bewerteten Automobilbranche. Darüber hinaus wurde die PIERER Mobility AG von Sustainalytics im Jahr 2023 als „ESG Regional Top Rated“ und „ESG Industry Top Rated“ Unternehmen ausgezeichnet.

## ERFOLGSSÄULE MITARBEITER

Der Arbeitsmarkt ist herausfordernder denn je, nicht nur wegen der demografischen Entwicklung. Unsere Mitarbeiter sind eine der vier Erfolgssäulen von PIERER Mobility. Aus diesem Grund setzen wir laufend Maßnahmen, um als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben. Unsere Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter interne Karrierewege zu öffnen und ein lebenslanges Lernen zu ermöglichen. Im vergangenen Jahr haben wir rund 2,8 Mio. Euro in die Mitarbeiterweiterbildung investiert. Weiters wurde im September an unserem Hauptstandort in Mattighofen das neue Schulungszentrum für Lehrlinge eröffnet. Während andere Unternehmen der Branche nach wie vor unter einem anhaltendem Fachkräftemangel leiden, haben wir die Chance von Lehre und dualer Ausbildung erkannt. Wir wollen der Lehre als Ausbildungsweg wieder den Stellenwert geben, den sie verdient. Der beste Weg ist, die Fachkräfte der Zukunft im Haus auszubilden.

## INNOVATION – DIE ZUKUNFT VON PTW

Die PIERER Mobility AG verfolgt nach wie vor eine intensive F&E-Strategie, was auch unsere hohe Forschungsquote belegt, mit dem Ziel, diese in den kommenden Jahren auf hohem Niveau zu halten. Ergebnis unserer F&E-Strategie sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Produktportfolios sind innovative, zukunftsfähige Produkte, die den hohen Kundenerwartungen hinsichtlich Technologie sowie Einsatzgebiet gerecht werden. Wesentliche Säule unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist ebenso die Dekarbonisierung des Verkehrs. Wir sind unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTWs anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben.

Technologieoffenheit ist daher bei uns in der Forschung und Entwicklung ein Grundprinzip. Essenziell ist die Absicht des EU-Rats, 2026 neue Technologien zu prüfen. Diese ermöglichen weitere Potenziale für die Dekarbonisierung, wie synthetische Treibstoffe. Mit der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH sind auch Gründungsmitglied der eFuel Alliance Österreich. Sie setzt sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien ein. Gemeinsam mit Partnerunternehmen teilen wir das Ziel, E-Fuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und zur weltweiten Anwendung zu verhelfen.

Zudem haben wir 2022 damit begonnen, eine speziell für den Einsatz bei Zweirädern ausgelegte Traktionsbatterie im Haus zu entwickeln. Dies ermöglicht es uns, Lösungen zu schaffen, die für ein Recycling ausgelegt sind. Die Batterien werden in verschiedenen Motorradmodellen unserer Unternehmensgruppe Anwendung finden. Der erste Serieneinsatz ist für 2024 geplant. Das unterstreicht einmal mehr unseren Ansatz, dass wir großen Wert auf einen effizienten, nachhaltigen Ressourceneinsatz legen.

## AUSBLICK

Im Geschäftsjahr 2023 wollen wir uns ebenso mit den sozialen und ökologischen Aspekten unseres Tuns in allen vier ESG Handlungsbereichen auseinandersetzen, die festgelegten Nachhaltigkeitsziele weiterverfolgen, die dazu gehörenden Prozesse laufend evaluieren und gegebenenfalls anpassen. Eine der großen Herausforderungen liegt in den vielstufigen Lieferketten. Aus dem Grund werden weitere Konzepte für Lieferantenaudits erarbeitet. Die Nachhaltigkeitsbewertung wird außerdem zukünftig als Teil der bereits im Konzern eingeführten Lieferantenbewertung etabliert. Im nächsten Schritt unserer Dekarbonisierungsstrategie beschäftigen wir uns mit der Definition und Festlegung von CO<sub>2</sub>-Zielen für 2030. Damit wollen wir als Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller auch zur Verwirklichung des EU-Ziels der Klimaneutralität bis 2050 beitragen und werden die CO<sub>2</sub>-Ziele in den kommenden Berichten entsprechend darstellen. Wir sehen die Chance, insbesondere in den Bereichen der Beschaffung, Herstellung und Logistik sowie in der Nutzungsphase unserer Fahrzeuge (Scope 1-3) deutliche Reduktionen zu erreichen. Geplante Maßnahmen beim Energieverbrauch sind zum Beispiel die Errichtung neuer Photovoltaikanlagen, die einen hohen Anteil am Eigenverbrauch der erzeugten Energie gewährleisten, sowie die Installation einer smarten Haussteuerung.

In Zukunft werden unsere Schwerpunkte ebenso auf Themen wie Technologietransfer und Qualifikation von Materialien, auf Prozesse und Methoden zur Optimierung der Nachhaltigkeit von Produkten und Komponenten liegen. Die Kernkompetenzen im Bereich Leichtbau und Composite sollen in diversen branchenübergreifenden Entwicklungsprojekten von Produkten für die Mobilität der Zukunft eingesetzt werden, die den hohen Anwendererwartungen aller Zielgruppen entsprechen. Wir stehen der grünen Transformation in der PIERER Mobility AG technologieoffen gegenüber. Jede Technologie muss sich weiterentwickeln und für den jeweiligen Einsatzzweck immer weiter optimiert werden. Das zielt auch auf die Bestrebungen der Motorradbranche ab, die auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“ basieren. Innovationskraft ist schon seit Jahren eine unserer Stärken und zugleich unsere Chance für eine nachhaltige (mobile) Zukunft.



Dipl.-Ing. Stefan Pierer  
Vorsitzender des Vorstandes



Stefan Pierer, CEO  
© KTM/Philip Platzer

# Inhalt

Wesentliche Nachhaltigkeitsziele 2023 und darüber hinaus	3
Vorwort des Vorstandes	6
<b>I. UNTERNEHMEN &amp; NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT</b>	11
Über diesen Bericht	11
Über PIERER Mobility	12
Konzernstruktur	13
Unternehmensführung	14
Nachhaltigkeitsprozess	15
Wertschöpfungskette	16
Nachhaltigkeitsmanagement	18
1. Managementsystem & Zertifizierungsumfang	18
Zertifizierungsumfang	20
2. Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen und ESG Programm (Wesentlichkeitsanalyse)	21
3. Nachhaltigkeits- und Klimarisiken	24
4. Unser Beitrag zu den UN SDGs	31
5. ESG Stakeholder Dialog	32
6. Gesellschaftliche und soziale Engagements	37

## II. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN 41

### Verlässlicher Arbeitgeber 41

1. Arbeitgeberattraktivität 41
2. Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit 44
3. Aus- und Weiterbildung 48
4. Diversität und Chancengleichheit 52
5. Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen 54

### Nachhaltige Mobilität 56

6. Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung 57
7. Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life 60
8. Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung 62
9. Produktqualität und Anwendersicherheit 64

### Umweltbewusste Produktion 68

10. Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung und Logistik 69
11. Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion 72
12. Abfallmanagement 74
13. Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen 76

### Faire Geschäftspraktiken 78

14. Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung 79
15. Business & Legal Compliance 81
16. Datenschutz und Cybersicherheit 84
17. Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing 86
18. Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen 86
19. Resilienz der Lieferketten 87

### Angaben gemäß EU-Taxonomie 88

## III. ANHANG 96

### Kennzahlen 96

### ESG-Programm 105

### GRI Index 112

### Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers 122

- Impressum 124  
Kontakt 124



## I. UNTERNEHMEN & NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

# Über diesen Bericht

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht (nichtfinanzieller Bericht gemäß § 267a UGB) wurde in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI-Standards 2021 erstellt. Dieser erscheint seit 2017 jährlich und wird zeitgleich mit dem Jahresfinanzbericht veröffentlicht. Das Geschäftsjahr von PIERER Mobility entspricht dem Kalenderjahr und endet am 31. Dezember. Der GRI-Index ab Seite 112 beinhaltet eine detaillierte Auflistung der diesbezüglichen Anforderungen sowie der Entsprechung bzw. den Grund der Auslassung seitens der PIERER Mobility AG.

Dieser sogenannte konsolidierte nichtfinanzielle Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Tochtergesellschaften der PIERER Mobility AG. Dazu gehören neben der KTM AG und ihrer Tochtergesellschaften die PIERER Innovation GmbH und die Avocado GmbH.

Bei den Umweltkennzahlen werden grundsätzlich die Kennzahlen der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich berücksichtigt: Dazu gehören neben der PIERER Mobility AG in Wels die KTM AG in Mattighofen und Munderfing, die KTM Sportcar GmbH in Graz und das Elektromobilitätszentrum in Anif. Die PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH)<sup>1</sup> ist hier nicht berücksichtigt. Die mit dieser Gesellschaft verbundenen Umweltkennzahlen und Emissionen sind im vorliegenden Bericht nicht veröffentlicht.

### Externe Prüfung

Die veröffentlichten Angaben wurden von KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Linz/Österreich geprüft. Ziel von der PIERER Mobility AG ist es, durch diese dritte freiwillige externe Prüfung die Validierung und Vertrauenswürdigkeit der angegebenen Informationen für die Öffentlichkeit nachvollziehbar zu dokumentieren. Die entsprechende Bestätigung finden Sie im unabhängigen Prüfbericht am Ende dieses Nachhaltigkeitsberichts.

<sup>1</sup> Die (E-)Fahrräder der PIERER New Mobility GmbH werden von zwei externen, voneinander unabhängigen Assemblierungsstätten bezogen. Die Assemblierungsstätte werden wiederum direkt von verschiedenen Komponentenherstellern beliefert. Seitens der PIERER New Mobility GmbH erfolgen somit selbst keine Assemblierungstätigkeiten. In Folge der Partnerschaft mit dem Assembler Maxcom in Bulgarien soll das gemeinsame Werk 2023 in Betrieb genommen werden.

# Über PIERER Mobility

Die PIERER Mobility AG (Wels, Österreich) ist ihrerseits die Obergesellschaft der PIERER Mobility-Gruppe. Die PIERER Mobility-Gruppe ist Europas führender „Powered Two-Wheeler-Hersteller mit dem Fokus auf hochinnovative Premium-Motorräder und Elektromobilität für Zweiräder. Die PIERER Mobility-Gruppe gliedert sich in die strategischen Kernbereiche (i) **Motorcycles** und (ii) **New mobility** mit ihrer Beteiligung an der KTM AG, (iii) **Design, Konzeptentwicklung und Digitalisierung** mit den Beteiligungen an der PIERER Innovation GmbH, der KISKA GmbH<sup>1</sup> und der Avocodo GmbH. Siehe auch vereinfachte Darstellung der Konzernstruktur nach Bereichen auf Seite 13.

Die KTM AG (Mattighofen, Österreich) ist ein weltweit tätiger Hersteller von Fahrzeugen im Offroad- und Straßen-Bereich. Die Produkte der KTM AG werden unter den Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS vertrieben. Die KTM AG entwickelt, produziert und vertreibt leistungsstarke und rennsporttaugliche Fahrzeuge für den Offroad- und Straßenbereich. Darüber hinaus umfasst das Produktportfolio auch noch Kleinmotorräder, den KTM X-BOW und Markenzubehör (Ersatzteile, technisches Zubehör und Bekleidung).

Die KTM Components GmbH (Munderfing, Österreich) entwickelt, erzeugt und vertreibt unter der Marke „WP“ folgende leistungsstarken Fahrwerkskomponenten für Motorräder und Fahrzeuge: (i) Federungselemente, (ii) Rahmenfertigung und verwandte Stahlschweißbaugruppen, (iii) Auspuffsysteme und (iv) Kühlsysteme. Die KTM Components GmbH ist ein umfassender Systemanbieter im internationalen Motorrad- und Powersportbereich. Aufgrund der angebotenen Produktgruppen ist die KTM Components GmbH in der Lage, das gesamte Fahrwerk eines Motorrads zu entwickeln, zu testen und zu fertigen.

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die

zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen und in Munderfing (Österreich), wo ein Großteil der hoch qualifizierten F&E-Mitarbeiter angesiedelt ist. Hier werden richtungsweisende Produkte für das PTW-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt. Im Geschäftsjahr 2022 wurde die KTM Technologies GmbH organisatorisch in die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH eingegliedert. Die KTM Technologies GmbH ist als Entwicklungsdienstleister für die Unternehmensgruppe (Innovations-Hub) und für Drittkunden mit Fokus auf die Automotive-, Luftfahrt- und Maschinenbauindustrie tätig. Ihre Leistungsschwerpunkte liegen in der Konzept- und Produktentwicklung, sowie in der Technologieentwicklung auf Basis ihrer ausgeprägten Gesamtfahrzeug-, Leichtbau-, und Werkstoffkompetenz.

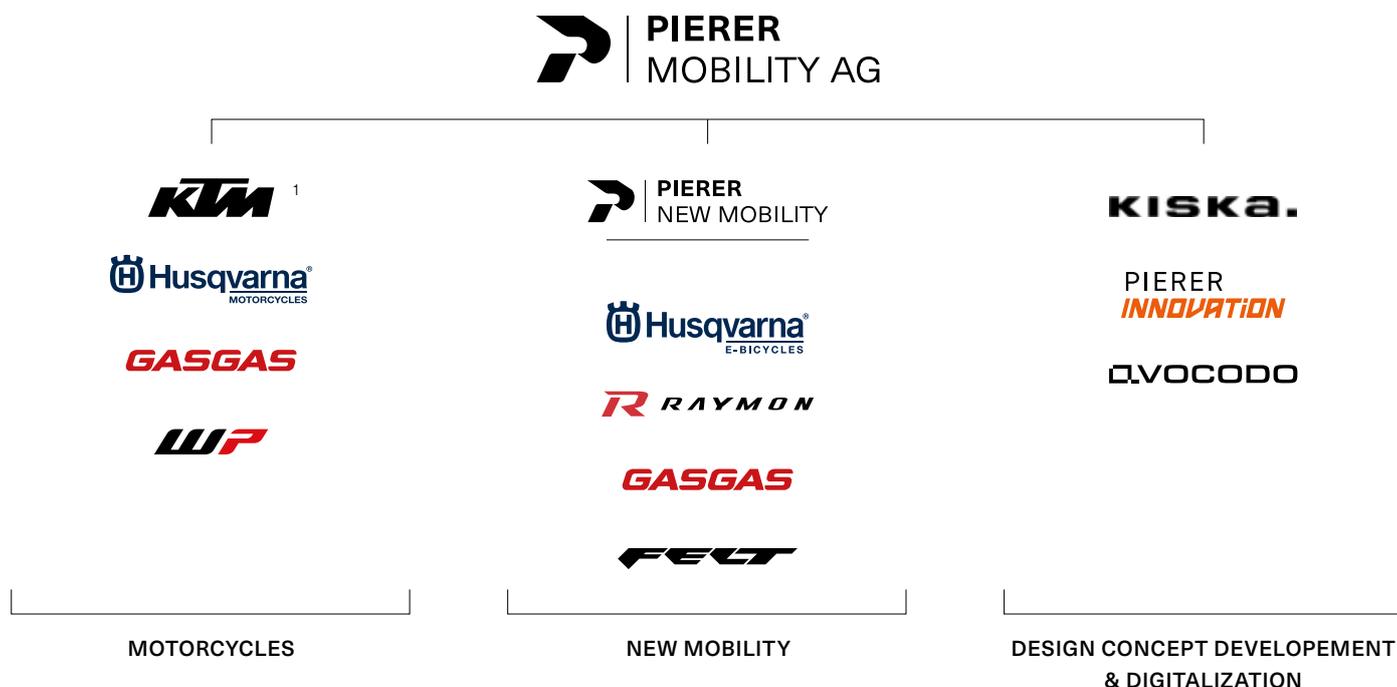
Der Geschäftsbereich New Mobility der PIERER Mobility-Gruppe mit den Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon, GASGAS E-Bicycles sowie FELT Bicycles ist in der PIERER New Mobility GmbH (vormals PIERER E-Bikes GmbH) gebündelt.

Die PIERER Innovation GmbH (Wels, Österreich) führt nachhaltig digitale Transformation durch und entwickelt digitale Innovationen für den Zweiradmarkt. Viele Innovationen von heute basieren auf einer breiten digitalen Evolution. Zum Beispiel ist Konnektivität nicht nur ein Thema für Smart Homes, sondern für alle, deren Alltagsgegenstände und Fahrzeuge immer breiter vernetzt werden. Zusammen mit der Avocodo GmbH stellt PIERER Innovation ein Kompetenzzentrum für digitale User Experience (Künstliche Intelligenz, E-Commerce, Internet of Things), Softwareentwicklung, Business Modeling und Data Science sowie die Evaluierung neuer digitaler Technologien dar und gestaltet die digitale Zukunft der PIERER Mobility AG.

Die Avocodo GmbH (Linz, Österreich) ist ein auf digitale Strategie, mobile Anwendungen, Webapplikationen und Business-Lösungen spezialisierter Software- und IT-Anbieter.

# Konzernstruktur

VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN, 31. DEZEMBER 2022



100%-Beteiligungen: KTM AG, Husqvarna Motorcycles GmbH, GASGAS Motorcycles GmbH, WP Suspension GmbH;

PIERER New Mobility GmbH (mit den Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon, GASGAS und FELT);

PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH; 50%-Beteiligung: KISKA GmbH

Sonstige Beteiligungen: ACstyria Mobilitätscluster GmbH 12,3 %; Platin 1483. GmbH 100 %, Pierer E-Commerce GmbH 100 %

<sup>1</sup> In dieser Darstellung steht **KTM** für die KTM AG, die als Eigentümerin der Marke KTM Motorräder und Motorradzubehör unter dieser Marke herstellt und/oder vertreibt. Davon zu unterscheiden ist die KTM Fahrrad GmbH, die als exklusive Lizenznehmerin Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM herstellt und/oder vertreibt. Die KTM AG und die KTM Fahrrad GmbH sind weder gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden noch kapitalmäßig oder anderweitig miteinander verflochten. Die PIERER Mobility-Gruppe produziert und vertreibt daher keine Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM, sondern unter den Marken wie Husqvarna, GASGAS, R Raymon oder FELT.

# Unternehmensführung

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe achtet auf eine korrekte Unternehmensführung (Corporate Governance) und berücksichtigt dabei Aspekte der Nachhaltigkeit (zum Beispiel Nachhaltigkeitsstrategie, Nachhaltigkeitsziele), um die Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells zu gewährleisten. Nur so kann es sichergestellt werden, dass im Wandel der Zeit durch geopolitische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen der unternehmerische Bestand gesichert bleibt.

Die Regeln für korrekte Unternehmensführung werden unter anderem durch den Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) festgelegt, zu dem sich die PIERER Mobility AG bekennt. Als in der Schweiz börsennotierte österreichische Gesellschaft unterliegt die PIERER Mobility AG außerdem den Regelungen der schweizerischen Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange („Schweizer Corporate Governance Richtlinie“).

Der Vorstand der PIERER Mobility-Gruppe ist nach funktionalen und geschäftlichen Zuständigkeiten gegliedert. Die geschäftsbezogenen Bereiche werden, sowie auch im Jahr 2022, von vier Vorstandsmitgliedern geleitet. Die folgenden Verantwortungsbereiche konzentrieren sich auf die Konzernfunktionen und die geschäftsbezogenen Zuständigkeiten:

- Vorstandsvorsitzender / strategische Gesamtleitung, Produkt- und Qualitätsmanagement, Supply Chain, Strategische Projekte,
- Nachhaltigkeit; Finanzen / Controlling, Compliance, Steuer, Risikomanagement;
- Vertrieb, Marketing, Customer Service, Joint Ventures;
- Personal, Organisation, IT.

Weitere Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands und ihren Verantwortungsbereichen finden sich ab Seite 76 im Geschäftsbericht 2022.

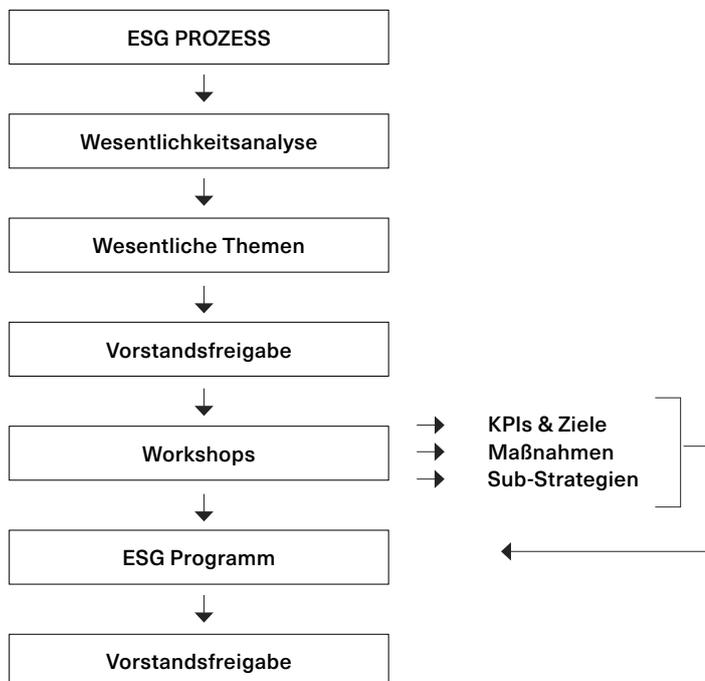
## ESG-Team

Das ESG-Team, bestehend aus Mitarbeitern der Bereiche Risikomanagement, Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und Investor Relations, steht in regelmäßiger Abstimmung mit den ESG-Beauftragten/-Verantwortlichen aller Fachabteilungen. Für die Umsetzung des ESG-Prozesses sowie für die Erstellung und Erreichung der ESG-Ziele sind die Geschäftsführer/Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche/Divisionen verantwortlich. Überwacht und genehmigt werden die Ziele regelmäßig durch den Vorstand. Die Gesamtverantwortung ist beim CEO festgelegt.

## Neuer Aufsichtsratsausschuss für ESG-Themen

Mit Umlaufbeschluss des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG vom 11. Mai 2022 wurde der Ausschuss für Compliance, IR und ESG eingerichtet. Der Ausschuss ist im Geschäftsjahr 2022 zur ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten und befasst sich unter anderem mit den Themen des Nachhaltigkeitsberichtes sowie des TCFD-Berichtes und informiert sich regelmäßig, ob die von der PIERER Mobility AG verfolgten Ziele in den Bereichen Compliance, IR und ESG erfüllt werden. Zu diesem Zweck überwacht der Ausschuss die zur Erreichung dieser Ziele ergriffenen Maßnahmen und unterstützt die Implementierung solcher Maßnahmen in allen Unternehmensbereichen der PIERER Mobility AG. Zudem unterzieht der Ausschuss die verfolgten Ziele regelmäßig einer Evaluierung.

# Nachhaltigkeitsprozess



## ESG PROZESS

- Mit der **Wesentlichkeitsanalyse** (Impact-Assessment und Stakeholder-Befragung alle 2-3 Jahre, dazwischen Update) werden die **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen** ermittelt.
- Die Ergebnisse werden dem **Vorstand zur Freigabe** vorgelegt.
- Die wesentlichen Themen werden in **Workshops** mit den jeweiligen Fachabteilungen besprochen; so werden Maßnahmen und Ziele definiert bzw. aktualisiert.
- Workshops: immer nach neuer Wesentlichkeitsanalyse
- Update-Gespräche ESG Programm: immer bei Update der Wesentlichkeitsanalyse
- Die Maßnahmen und Ziele bilden das **ESG Programm**, welches in Tabellenform auch im Nachhaltigkeitsbericht zu finden ist.
- Das ESG Programm wird dem **Vorstand zur Freigabe** vorgelegt.

# Wertschöpfungskette

Als Hersteller von Motorrädern für das Offroad- und Street-Segment sowie als Produkt- und Designentwickler von (E-)Bicycles integriert die PIERER Mobility-Gruppe einen weitreichenden Teil der Wertschöpfungskette. Diese beginnt bei der Produktentstehung im Bereich der Forschung und Entwicklung und reicht vom Einkauf, über die Produktion, die zum Teil auch intern erfolgt, bis hin zum Vertrieb.

- Forschung & Entwicklung
- Einkauf
- Motorrad-Produktion & -Assemblierung
- Logistik & Vertrieb
- (Produktnutzung & Verwertung)



# Nachhaltigkeitsmanagement

## 1. MANAGEMENTSYSTEM & ZERTIFIZIERUNGSUMFANG

Der gesamte Produktentstehungsprozess in der Motorradherstellung – von der Marktanalyse, der Produktidee, dem Designstudium, der Konstruktion und Entwicklung, der Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben und der Serienbeschaffung von Komponenten, der Teilefertigung und dem Zusammenbau von Motor und Fahrzeug bis hin zu der Verpackung und dem Versand – wird von einem integrierten Managementsystem nach ISO 9001:2015 und ISO 14001:2015 erfasst und mit dem KTM-Prozessmanagementsystem gesteuert.

### Produktionsbegleitende Audits

Um dem Risiko eines fehlerhaften Produktes und den damit verbundenen, möglichen nachteiligen Auswirkungen für unsere Kunden bestmöglich entgegenzuwirken, werden täglich intensive produktionsbegleitende Audits an Motoren und Fahrzeugen durchgeführt. Zur Verbesserung der Produktions- und Montageprozesse werden zudem monatliche Prozessaudits in Anlehnung an VDA 6.3 durchgeführt. (VDA - Verband der Automobilindustrie, VDA 6.3 = Richtlinien für Prozessaudits). Da ein Großteil der erzeugten Fahrzeuge für die Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert und homologiert ist, legen wir hohen Wert auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Endmärkte.

### Mess- und Prüflabor

Innerhalb der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH steht ein Mess- und Prüflabor zur Verfügung. Hier werden neu entwickelte oder weiterentwickelte Materialien, die für den Verbau am Motorrad vorgesehen sind, hinsichtlich Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen analysiert bzw. überprüft, um die Einhaltung der Spezifikationsanforderungen von Bauteilen/Produkten sicherzustellen. Bei Bedarf können darüber hinaus Prüfungen an Bekleidungs- und Zubehörartikeln (Schutzausrüstung, etc.) im hauseigenen Labor durchgeführt werden. Zudem betreibt die F&E ein Prüffeld im Bereich der Betriebsfestigkeit zur Prüfung von Einzelkomponenten, Baugruppen und Gesamtfahrzeugen (z.B. Shaker-Prüfstand, Servohydraulik-Prüffeld, Dauerlauf-Rollenprüfstände, Akustik-Rollenprüfstand). Zusätzlich können im Qualitätsmanagement Prüflabor neben diversen Prüfungen, wie Härteprüfungen, Zug-/Druckprüfungen, chemische Analysen u.v.m. auch Schadteilanalysen durch die Fachbereiche beauftragt werden.

### Erprobung der Produkte & Prozess-FMEA

Die Entwicklungsergebnisse werden während des gesamten Produktentwicklungsprozesses durch eigens installierte Testteams

für Straßenfahrzeuge wie auch für Offroad, vom frühen Prototypenstadium bis hin zum Serienprodukt, erprobt. Die Fahrer sind gegenüber anderen F&E-Mitarbeitern speziell geschult, was den Umgang mit solchen Fahrzeugen und dem Bewegen derselben im Grenzbereich betrifft. Im Zuge der Erprobung werden jährlich mittlerweile rund 2,5 Millionen Kilometer zurückgelegt – Tendenz steigend. Um Risiken zu vermeiden, werden außerdem punktuell Fehlermöglichkeits- und Einflussanalysen (Design & Prozess FMEA) durchgeführt.

### Aufbau & Prozess des Umweltmanagementsystems

Die Darstellung von Energie- und Materialströmen sowie die Ableitung von Verbesserungspotentialen erfolgt durch ein in das Managementsystem integriertes, nach ISO 14001:2015 zertifiziertes Umweltmanagementsystem (UMS). Des Weiteren werden hier im Wesentlichen die nachfolgenden Aspekte fokussiert:

- Lebenswegbetrachtung von der Entwicklung bis zur Entsorgung: Derzeit werden gewisse Aspekte des Produktlebenswegs, wie die Elektrifizierung kleinerer Leistungsklassen und die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion (z.B. durch E-Fuels), forciert. Zudem wird derzeit ein Prozess zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks für einzelne Komponenten der Fahrzeuge erarbeitet.
- Gewährleistung der Betriebssicherheit: Jeder Mitarbeiter erhält bei Neueintritt eine Sicherheits- und Brandschutzunterweisung. Des Weiteren werden in den zertifizierten Standorten regelmäßige Audits mit Fokus auf Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit zur kontinuierlichen Sicherstellung von Umweltschutz-, Sicherheits- und Brandschutzvorgaben durchgeführt. Notfallpläne, die Anweisungen zum richtigen Verhalten in Notfallsituationen enthalten, sind für jeden Standort vorhanden.
- Audits: Durch regelmäßig stattfindende interne Audits wird fortwährend untersucht, ob Prozesse, Anforderungen und Richtlinien der ISO 14001:2015 erfüllt werden. Bei Abweichungen werden entsprechende Maßnahmen zur Korrektur gesetzt. Zusätzlich wird das Umweltmanagementsystem einmal jährlich durch den TÜV auditiert.
- Jährlich aktualisierte Umweltziele: Workshops zur Aktualisierung der Umweltziele finden einmal jährlich mit den entsprechenden Unternehmensbereichen statt. Die Offenlegung der Umweltziele erfolgt im Zuge der Berichterstattung entlang der Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). Dieser Bericht erscheint seit 2021, wird jährlich überarbeitet und auf der Webseite der Unternehmensgruppe veröffentlicht<sup>1</sup>.
- Jährliche Bewertung der Umweltaspekte: Um die Umweltziele optimal ausrichten zu können, werden vor der Aktualisierung der



Umweltziele die wesentlichen Umweltaspekte bewertet. Auch hierzu findet einmal jährlich ein Workshop statt.

- Umweltbewusstsein verankern und schärfen: Um ein durchgehendes Umweltbewusstsein innerhalb des Unternehmens zu erreichen, werden Mitarbeiterschulungen zum Umweltmanagementsystem, wie etwa ein E-Learning zum richtigen Umgang mit Abfällen, angeboten. Das Schulungsangebot wird 2023 weiter ausgebaut.
- Legal Compliance: siehe Kapitel „Faire Geschäftspraktiken“.

#### Beauftragte im Sinne des Umweltmanagementsystems

- Abfallbeauftragter
- Behindertenvertrauensperson
- Brandschutzbeauftragter
- Gefahrgutbeauftragter
- Sicherheitsfachkraft
- Umweltmanagementbeauftragter

#### Sicherheitsstandards

Die aktuelle Entwicklung des Motorradmarktes bedingt immer stärkere Elektrifizierung von Antriebs- und andern Fahrzeugsystemen. Dies bedingt einen Ausbau der Entwicklungskapazitäten im Bereich der Elektrik/Elektronik. Weiters wird durch neue Betätigungsfelder im Bereich der E-Mobility zusätzliches Know-how für die Einhaltung gängiger Sicherheitsstandards aufgebaut. Speziell für die Anwendungen im Two-Wheeler-Segment ist eine hohe Akkukapazität bei geringem Gewicht von hohem Stellenwert. Dafür ist es besonders wichtig, den sicheren Betrieb dieser Systeme im Hochvolt- als auch im Niedervoltbereich gewährleisten zu können.

Ein weiterer Fokus, der eine kontinuierliche Verbesserung und Anpassung der gelebten Prozesse erfordert, bleibt die Integration komplexer, elektronischer Regelsysteme und die steigende Vernetzung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die stetige Erweiterung und Anpassung der strengen Entwicklungs-

und Qualitätssicherungsprozesse an die veränderten Fahrzeugfunktionen, die sich am ISO 26262 Standard für Funktionale Sicherheit orientieren, ist die Grundlage dafür, die Sicherheit der Anwender gewährleisten zu können.

Im Zuge der kontinuierlichen Prozessverbesserung werden auch neue Vorgaben wie z.B. die Absicherung der Fahrzeuge und zugehörigen Infrastruktur gegen Cyberangriffe laut ISO 21434 in die Prozesse der Produktentstehung integriert. Durch den Aufbau von Expertise in diesem Fachbereich wird auch im Bereich des Datenschutzes (DSGVO) eine Verbesserung der Sicherheitsstandards erreicht.

Die durchgängige Dokumentation von Anforderungen und Absicherung bis hin zu Testergebnissen bleibt ein wichtiger Punkt. Hier werden laufend Verbesserungen bei der Zusammenarbeit mit Lieferanten umgesetzt, wie auch die internen Prüfprozesse und Testkapazitäten stets erweitert.

#### Abgas- und Lärmemissionen

Die Homologation der Fahrzeuge in den jeweiligen Endmärkten dient als Nachweis für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Wenn die Fahrzeuge die Zulassungsanforderungen nicht erfüllen, werden sie auf dem jeweiligen Markt nicht verfügbar. Es liegt in der Verantwortung des technischen Dienstes, der die Typgenehmigungsprüfungen durchführt (oder überwacht), dass diese auf geeigneten Prüfständen durchgeführt werden. Einige der Prüfstände für Auspuff- und Verdunstungsemissionen sind vom Technischen Dienst („TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH“) als „Drittlabor“ anerkannt.

KTM betreibt außerdem eine Reihe weiterer Emissionsprüfstände (für komplette Fahrzeuge und für Motoren). Diese Prüfstände sind zwar nicht als „Drittlaboratorien“ anerkannt, weisen aber dennoch die gleiche Qualität und Genauigkeit auf wie die anerkannten „Drittlaboratorien“. Diese Prüfstände werden für die Bewertung und Entwicklung der Emissionen von Fahrzeugen verwendet, die sich

in der Entwicklungsphase befinden. Darüber hinaus verfügt KTM über eine nach ISO 10844 zertifizierte Geräuschprüfstrecke. Unter Aufsicht eines akkreditierten technischen Dienstes werden auf dieser Prüfstrecke UNECE R41-Zulassungsprüfungen durchgeführt. Die Teststrecke wird auch für die Lärmemissionsbewertung von Fahrzeugen in der Entwicklung sowie für CoP (Conformity of Production) Tests verwendet.

KTM hat zudem einen speziellen akustischen Laborraum, in dem nahezu kein Schall reflektiert wird und somit für die Durchführung von simulierten Vorbeifahrtgeräuschprüfungen (Simulation des Prüfverfahrens nach UNECE R41) geeignet ist. Simulierte Vorbeifahrtgeräuschprüfungen sind jedoch in der EU-Typgenehmigungsverordnung und auch in der UNECE R41-Regelung für Geräuschemissionen von Motorrädern noch nicht vorgesehen. Dennoch werden in diesem echofreien Raum Tests durchgeführt, um die kontinuierliche Geräuschemissionsbewertung ganzer Fahrzeuge und in der Entwicklung befindlicher Fahrzeugteilsysteme (z. B. Bremssystem oder isolierte Analyse der Geräuschemissionen des Sekundärgetriebes) zu unterstützen.

#### Assemblierungsprozess & End-of-Line Test

Bei der KTM AG in Mattighofen werden durchschnittlich 954 Motorräder pro Tag assembliert (Jahresproduktionsmenge in 2022: rund 222.000 Fahrzeuge). Jede Fahrzeugkomponente wird nach einem Prüfplan durch erfahrene und hinsichtlich der relevanten Prüfkriterien geschulte Mitarbeiter überprüft. Im Zuge der Fahrzeugassemblierung werden zum Abschluss 100 % aller

Motorräder einem End-of-Line Test unterzogen (Prüfstandlauf). Dieser Prozessschritt ist systemtechnisch abgesichert, sodass kein Fahrzeug ohne i.O.-Prüfung die Produktion verlassen kann. Wird ein Fehler im Assemblierungsprozess entdeckt, wird dieser vom Nachmontagepersonal im SAP ME (MES) erfasst. Jeder Fehlereintrag wird automatisch an das ERP-System übergeben und dort als Q-Meldung angelegt. Die Daten werden täglich ausgewertet und über ein Dashboard den entsprechenden Mitarbeitern zur Verfügung gestellt. Weiters findet im Zuge der Auslieferung an den Endkunden für jedes Motorrad eine sogenannte Pre-Delivery-Inspection durch den geschulten KTM/Husqvarna/GASGAS-Händler statt. Dabei wird eine klar definierte Inspektionsliste mit allen sicherheitsrelevanten Bauteilen und Systemen abgearbeitet und elektronisch in der Fahrzeuggeschichte für jedes Motorrad im KTM/Husqvarna/GASGAS Dealer.Net gespeichert.

Die hohe Produktqualität wird insbesondere durch fertigungsgerechtes Design, den Einsatz analytischer und statistischer Berechnungsmethoden, durch umfassende Prüfungen und Tests, und Fokussierung auf die Prozessqualität sowie durch die gezielte Kommunikation und Schulungsmaßnahmen bei allen Gesellschaften in der PIERER Mobility-Gruppe und den Zulieferbetrieben erreicht. Die außereuropäischen Assemblierungsstandorte werden von einem Team hochqualifizierter QM-Mitarbeiter professionell betreut. Sie sorgen dafür, dass das Fertigungs-Know-how zu diesen Standorten weitergegeben wird und stellen mit der Implementierung eines KTM-konformen Managementsystems die Qualität der dort produzierten Fahrzeuge sicher.

## ZERTIFIZIERUNGSUMFANG

### Qualitätsmanagementsystem

Der Zertifizierungsumfang der ISO 9001:2015 umfasst die Produktionsstandorte in Mattighofen, Munderfing und Graz, die Forschungs und Entwicklungs GmbH, die Logistikstandorte in Munderfing als auch die in Mattighofen und Graz ansässigen Vertriebsgesellschaften. Somit umfasste die ISO-9001-Zertifizierung im Jahr 2022 70,2 %\* der Mitarbeitenden.

### Umweltmanagementsystem

Neben den Unternehmensbereichen an den österreichischen Produktions- und Logistikstandorten der KTM AG in Munderfing und Mattighofen sind auch die KTM Components GmbH und die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH nach ISO-14001 zertifiziert. 69,6 %\* der Mitarbeitenden waren somit im Jahr 2022 umfasst.

Die jeweils gültigen Zertifikate sind auf der Unternehmenswebseite permanent verfügbar.

\* Für diese Berechnung wurde die Anzahl der Mitarbeiter der KTM AG zum Stichtag 31.12.2022 (5.684) herangezogen.

## 2. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN UND ESG PROGRAMM (WESENTLICHKEITSANALYSE)

Nach ersten Wesentlichkeitsanalysen in den Jahren 2017 und 2020 wurde im Berichtsjahr 2022 eine grundlegend neue Analyse vollzogen. Teil dessen war auch eine erneute Aufstellung des Themenkataloges, sowie die Erarbeitung einer neuen Methodik.

Neben einer Gegenüberstellung der drei Dimensionen von Nachhaltigkeit – Umwelt, Gesellschaft/Soziales und Wirtschaft – mit der Wertschöpfungskette der Unternehmensgruppe erfolgte dazu auch ein Abgleich mit einschlägigen Standards (unter anderem GRI Standards, SASB) und Gesetzen (NaDiVeG, Drafts der Corporate Sustainability Reporting Directive der Europäischen Union). So wurden 22 nachhaltigkeitsbezogene Themen aufgestellt, die im Zusammenhang mit dem Unternehmen und seinen Tätigkeiten von Belang sind und zugleich die von Standards wie auch Gesetzen

geforderten Inhalte abbilden können. Die 22 ESG Themen wurden dabei in die vom Vorjahr bekannte Logik der vier ESG Bereiche eingeordnet.

Teil der Wesentlichkeitsanalyse auf Basis dieser 22 Themen war eine umfassende Stakeholder-Befragung mithilfe eines Online-Formulars. Erfragt wurde neben einer Einschätzung der aktuellen ESG Aktivitäten vor allem die Bedeutung jedes der 22 Themen für die subjektive Beurteilung der PIERER Mobility-Gruppe seitens der Teilnehmenden. Auch wurde erhoben, welche Erwartungen die Stakeholder an die weitere Entwicklung von ESG in der Unternehmensgruppe haben. Dabei wurden Meinungen aus insgesamt 16 internen und externen Stakeholdergruppen erhoben. Adressiert wurde außerdem weltweit, eingeteilt in sechs Regionen.

Regionen	Stakeholdergruppen
Afrika & Mittlerer Osten	intern
Asien	Vorstand
Australien & Neuseeland	Aufsichtsrat
Europa	Betriebsrat
Lateinamerika	Mitarbeiter: Angestellte und Produktion*
Nordamerika	Mitarbeiter: Lehrlinge und Auszubildende*
	extern
	Anwender
	Händler
	Lieferanten
	Geschäftspartner
	Fremdkapitalgeber
	Investoren, Analysten und Aktionäre
	Prüfer und Auditoren
	Branchenverbände
	Gemeinden
	Universitäten und wissenschaftliche Partner
	ESG Professionals

\* Für die präzisere interne Verwendung der Informationen wurden die beiden Stakeholder-Gruppen getrennt voneinander erhoben. Für die Gesamtauswertung wurden beide Stakeholdergruppen gleichwertig zur Gruppe „Mitarbeiter gesamt“ fusioniert.

Außerdem wurde nach neuer Methodik ein Impact Assessment vollzogen. Dazu wurden sowohl die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die drei Nachhaltigkeits-Dimensionen beurteilt (Inside-Out), als auch ein risikobasierter Ansatz zur Beurteilung von Wirkungen aus Aspekten im Zusammenhang mit den 22 Themen auf die Gruppe und ihre Geschäftstätigkeiten (Outside-In) gewählt. Diese Bewertungen fanden dabei auch in Zusammenarbeit mit Vertretern aus den jeweils betroffenen Unternehmensbereichen sowie durch die ESG Verantwortlichen statt.

Vor dem Hintergrund einer Veränderung der Definition von Wesentlichkeit im Zusammenhang mit der CSRD und der grundlegenden Erneuerung des Themenkatalogs wurde entschieden, in diesem Bericht zunächst auf alle 22 Themen einzugehen, da keines von ihnen als völlig unwesentlich bewertet werden konnte. Die Themen „ESG Stakeholderdialog“, „Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells“ und „Korrekte und nachhaltige Corporate Governance“ sind hierbei keinem der vier Bereiche zugeteilt, da sie sich als ESG Management-Aufgabe verstehen. Das Thema der Zukunftsfähigkeit ist zudem als Kombination mehrerer ESG Themen zu betrachten. Die genannten drei wesentlichen Themen werden als übergeordnete Managementansätze für alle vier ESG-Bereiche gesehen. Aus dem Grund sind sie auch mit keinem bestimmten Indikator verbunden.

Die Stakeholder werden mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht über Maßnahmen und deren Ergebnisse informiert. Ebenso werden bestimmte ESG-Themenbereiche auch bei unterschiedlichen Veranstaltungen vorgetragen (wie z.B. Roadshows/Investorkonferenzen, Fachveranstaltungen, usw).

Die 22 Themen gliedern sich wie folgt:

#### **Verlässlicher Arbeitgeber**

- Arbeitgeberattraktivität
- Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen
- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Aus- und Weiterbildung
- Diversität und Chancengleichheit

#### **Nachhaltige Mobilität**

- Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung
- Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung
- Produktqualität und Anwendersicherheit

#### **Umweltbewusste Produktion**

- Abfallmanagement
- Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung und Logistik
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion
- Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen

#### **Faire Geschäftspraktiken**

- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung
- Business & Legal Compliance
- Datenschutz und Cybersicherheit
- Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing
- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen
- Resilienz der Lieferketten

#### **ESG Management**

- ESG Stakeholderdialog
- Zukunftsfähigkeit des Geschäftsmodells
- Korrekte und nachhaltige Corporate Governance

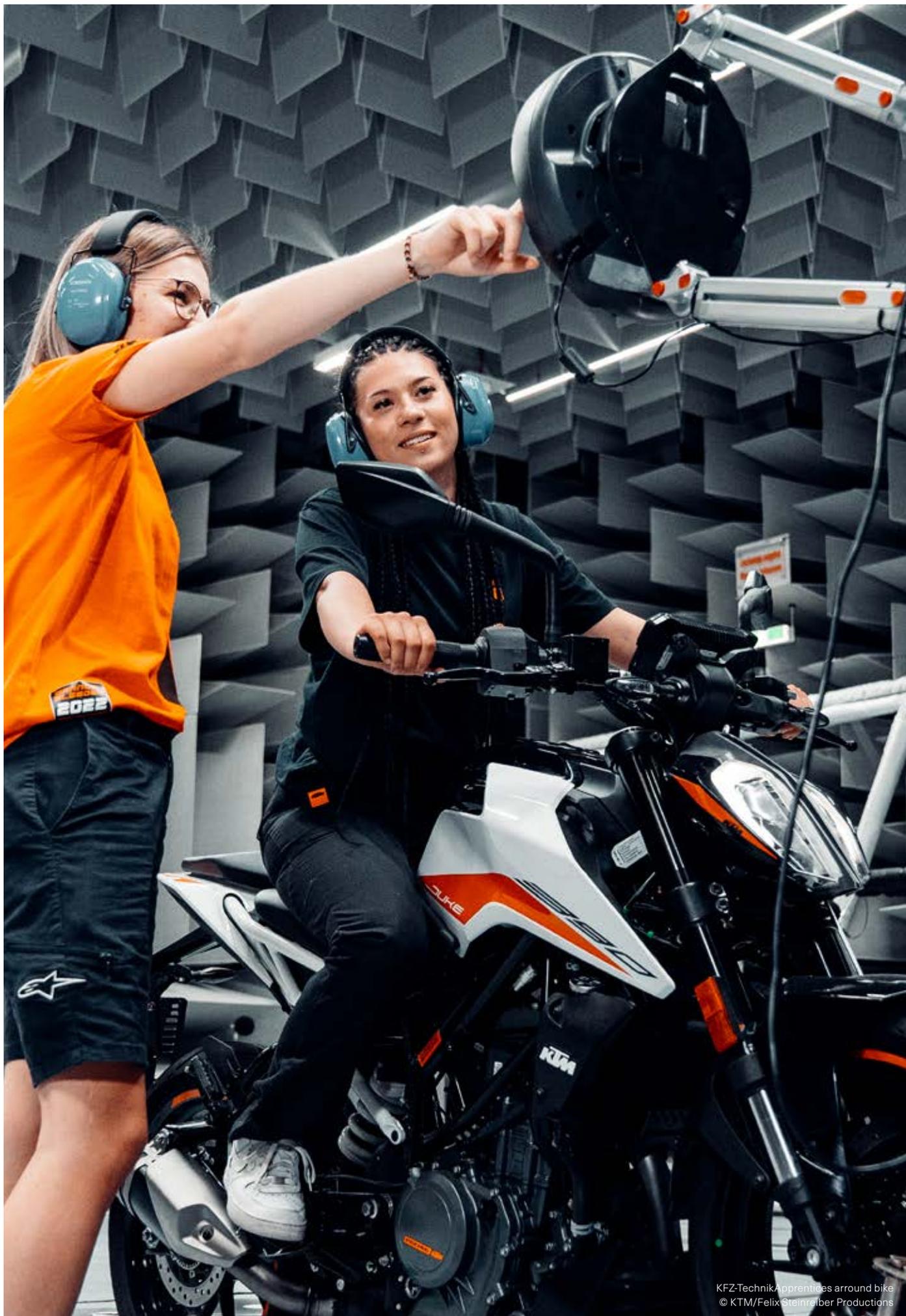
In den nachfolgenden Kapiteln werden die Themen unter Bezugnahme auf die Konzepte, Risiken, Due-Diligence-Prozesse und Maßnahmen sowie Ergebnisse und Leistungsindikatoren, beschrieben.

Wesentliche Risiken aus der Geschäftstätigkeit und aus den Geschäftsbeziehungen der Gruppe, die mit Auswirkungen auf die im Fokus stehenden Belange verbunden sind, werden in den jeweiligen Fachbereichen identifiziert und mittels der beschriebenen Maßnahmen möglichst vermieden. Nichtfinanzielle Risiken werden systematisch erfasst und bewertet (siehe dazu Kapitel „Nachhaltigkeits- und Klimarisiken“). Wesentliche Risiken, die wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die Belange haben, werden gem. §267a UGB in die Berichterstattung aufgenommen.

#### **ESG Programm**

Das 2021 eingeführte ESG Programm ist eine Übersicht aller ESG Maßnahmen, mit denen die wesentlichen ESG Themen und dazugehörige Ziele bearbeitet bzw. erreicht werden. Der Prozess sieht vor, dass die Maßnahmen und Ziele in diesem ESG Programm in jährlichen Workshops mit den Fachbereichen entlang der als wesentlich identifizierten ESG Themen überprüft, aktualisiert oder neu aufgestellt werden. Das ESG Programm wird im Anschluss dem Vorstand zur Freigabe vorgelegt. Aufgrund eines im Jahr 2022 gestarteten Projekts zur Schaffung einer faktenbasierten Grundlage für den Ausbau der ESG Strategie wurde auch für das Berichtsjahr 2022 das ESG Programm in Anlehnung an den Prozess erstellt. Nach Abschluss des Grundlagenprojekts und der weiteren Verwendung daraus gewonnener Erkenntnisse kann der ESG Prozess wie geplant im Geschäftsjahr 2023 durchgeführt werden.

Die vorläufige Version des ESG Programms aus dem Jahr 2021 wurde für das Jahr 2022 aktualisiert und in ausführlicher Form dem Anhang beigefügt.



### 3. NACHHALTIGKEITS- UND KLIMARISIKEN

Nicht-finanzielle bzw. nachhaltigkeitsbezogene Risiken (ESG Risiken) wurden im Jahr 2022 im Zuge des Impact Assessment (Fokus: Inside-Out) und eines weiteren Projekts (Fokus: Outside-In) erhoben. Eine im Enterprise Risk Management integrierte Behandlung wird weiter forciert und ausgebaut. Eine qualitative Zusammenfassung der Bruttoisiken findet sich in der nachfolgenden Tabelle.

Verknüpfungen mit thematisch zugehörigen klimabezogenen Risiken (Outside-In) nach den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) werden ebenso dargestellt. Weitere Details zu den TCFD Risiken finden sich im TCFD Report 2022 der PIERER Mobility AG<sup>1</sup>.

#### NICHT-FINANZIELLE RISIKEN (ESG RISIKEN) – VERKNÜPFTE TCFD-RISIKEN

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
<b>Umwelt</b>	Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Das wesentliche Bruttoisiko ergibt sich aus verschiedenen nachhaltigkeitsbezogenen Ursachen für strengere Regulierungen von Zweirädern mit Verbrennungsantrieb. Neben Verschärfungen der EURO-Norm hinsichtlich von Emissionswerten kommen auch zunehmende Lärmregulierungen hinzu, welche Einsatzgebiete insbesondere für Offroad-Motorräder einschränken könnten. Folgen des Regulierungsdrucks könnten verminderte Nachfrage und Absatzmöglichkeiten für bestimmte Modellreihen in bestimmten Märkten sein. Einher gehen könnten auch Verluste von Marktanteilen.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Nutzungsphase von Motorrädern mit Verbrennungsantrieb machen den größten Teil der mit dem Unternehmen verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus und tragen zum fortschreitenden Klimawandel bei. Daraus erwachsende Konsequenzen sind anteilig zu betrachten, könnten aber schwere gesundheitliche und ökologische Folgen haben.</p> <p>Ferner sind Lärmemissionen bei Verbrenner-Motorrädern eine bedeutende Auswirkung. Lärm jenseits vorgegebener Grenzwerte entsteht vorwiegend aus individuellem Fahrverhalten und dem Einsatz nicht-homologierter oder schlecht gewarteter Komponenten. Verkehrslärm als Ganzes gilt als bedeutendes Gesundheits- und Umweltproblem, zu dem ein Ausbleiben entsprechender Verbesserungsinitiativen beitragen würde.</p> <p><b>Verknüpfte TCFD Risiken</b></p> <p><i>Politik &amp; Recht:</i> Klimabedingte Regulierungen/Fahrverbote Klimabedingte Produktklagen</p>	Siehe Kapitel 8. unter „Nachhaltige Mobilität“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
	Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Ein stärker werdender Fokus auf Kreislaufwirtschaft und der Einsatz nachhaltigerer Materialien könnte höhere Kosten und Aufwände zur Folge haben. Eine Verteuerung wichtiger Materialien wie Aluminium und Stahl könnte sowohl durch CO<sub>2</sub>-bezogene Abgaben wie auch eine Knappheit durch rasant steigende Nachfrage nach Sekundärmaterial verursacht werden. Zugleich können Regularien zur Rücknahme von Traktionsbatterien und einer möglichen Erweiterung der Herstellerverantwortung hohe Aufwände und Investitionskosten zur Folge haben, um die organisatorischen und technischen Gegebenheiten derart weiterzuentwickeln, dass die Vorgaben erfüllt werden können.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Die Verwendung von Primärmaterialien, insbesondere Aluminium, kann mit den damit verbundenen hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Klimawandel und generell zur Erschöpfung vorhandener Ressourcen beitragen. Das Fehlen von End-of-Life Initiativen bzgl. Rücknahme oder der 6R-Strategien (auch bereits bei der Produktentwicklung) begünstigt den Fortbestand linearer Lebenszyklen, an deren Ende die Vernichtung und Verschwendung gebrauchsfähiger Produkte, Komponenten oder Materialien stehen.</p> <p><b>Verknüpfte TCFD Risiken</b></p> <p><i>Politik &amp; Recht:</i> Klimabedingte Produktklagen EU-Verordnung für Batterie-Entsorgung</p> <p><i>Markt:</i> Ressourcenknappheit/Rohstoffpreissteigerungen</p>	Siehe Kapitel 7. unter „Nachhaltige Mobilität“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung und Logistik und Resilienz der Lieferketten	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Als global agierendes Unternehmen sind unsere Lieferketten weit verzweigt und international. Unterschiedliche politische und geographische Rahmenumstände, sowie Regulierungen und Krisen üben großen Druck auf Lieferketten aus. Auch Ursachen im Zusammenhang mit dem Klimawandel (CO<sub>2</sub>-Bepreisungen, Materialknappheiten oder erhöhte Nachfragen nach Recycling- oder transitorisch wichtigen Materialien, zunehmende Extremwetterereignisse) könnten zu Preissteigerungen und temporären Lieferantenausfällen führen.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Transportbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen tragen zum Klimawandel bei und variieren je nach gewähltem Transportmittel. Infolge der Nicht-Beachtung dessen kann es zu vermeidbaren CO<sub>2</sub>-Emissionen beispielsweise durch übermäßige Luftfracht kommen.</p> <p>Ferner könnten in einer verzweigten und komplexen globalen Lieferkette auch Zulieferer oder Sublieferanten dabei sein, die aufgrund mangelnden Umweltmanagements ihrerseits Umweltschäden verursachen. Ein unzureichender Überblick über die Performance der Unternehmen in der Lieferkette kann zu fortgesetzten Geschäftsbeziehungen mit derlei Betrieben führen.</p>	Siehe Kapitel 10. unter „Umweltbewusste Produktion“ bzw. Kapitel 19. unter „Faire Geschäftspraktiken“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
<b>Verknüpfte TCFD Risiken</b>			
<p><i>Markt:</i> Ressourcenknappheit/Rohstoffpreissteigerungen <i>Akut:</i> Extreme Wetterevents (Unwetter/schwere Gewitter mit Hagel, Hochwasser)</p>			
Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion	<b>Outside-In:</b>	Steigende Energiepreise haben verschiedene Ursachen und können sich ihrerseits auf das Unternehmensergebnis auswirken. Ohne entsprechende Effizienzmaßnahmen könnten Energiekosten demnach stark steigen und das Ergebnis mindern. Im Zusammenhang mit dem voranschreitenden Klimawandel steigen auch Häufigkeit, Ausmaß und regionale Verbreitung von Extremwetterereignissen, welche Produktionsstandorte temporär beeinträchtigen oder außer Betrieb setzen können.	Siehe Kapitel 11. unter „Umweltbewusste Produktion“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	<b>Inside-Out:</b>	Neben klimawandelbezogenen Auswirkungen (v.a. CO <sub>2</sub> -Emissionen aus fossilen Energieträgern in der Produktion) könnten im Zusammenhang mit der Lagerung und Verarbeitung von nötigen Materialien und Stoffen Umweltverschmutzungen entstehen.	
	<b>Verknüpfte TCFD Risiken</b>	<p><i>Akut:</i> Extreme Wetterevents (Unwetter/schwere Gewitter mit Hagel, Hochwasser) <i>Chronisch:</i> Steigender Kühlbedarf durch Erwärmung</p>	
Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen	<b>Outside-In:</b>	Wesentliche Bruttoisiken stehen vorwiegend im Zusammenhang mit möglicherweise steigenden Kompensationszahlungen für CO <sub>2</sub> -Emissionen. Diese könnten unter anderem gebäudebezogene Energiekosten und dienstreisebezogene Kosten erhöhen.	Siehe Kapitel 13. unter „Umweltbewusste Produktion“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	<b>Inside-Out:</b>	Neben CO <sub>2</sub> - und Schadstoffemissionen aus Dienstreisen und gebäudebezogenem Energiebedarf (Strom, Wärme) und ihrem möglichen Beitrag zum Klimawandel könnten Lichtemissionen und Flächenversiegelung als Umweltauswirkungen auftreten.	
Abfallmanagement	<b>Inside-Out:</b>	Abfälle können bei unsachgemäßer Behandlung in Umweltsysteme gelangen und Schäden anrichten. Hohe, unsortierte Abfallmengen können zu einer Verknappung nutzbarer Ressourcen beitragen, da sie nicht rückgewonnen werden können und somit aufwändig vernichtet werden oder verloren gehen. Bestrebungen in Richtung Kreislaufwirtschaft werden dadurch gegebenenfalls ausgebremst.	Siehe Kapitel 12. unter „Umweltbewusste Produktion“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttonisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
<b>Arbeitnehmer</b>			
	Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit	<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Die Mitarbeiter haben ein Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Eine Nichtbeachtung würde die Gesundheit der Mitarbeiter gefährden. Auch würde die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter darunter leiden.</p>	Siehe Kapitel 2. unter „Verlässlicher Arbeitgeber“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Aus- und Weiterbildung	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Konzerns. Diese zu rekrutieren, auszubilden und zu binden ist eine wichtige Aufgabe.</p> <p>Ohne entsprechende Aus- und Weiterbildungsaktivitäten besteht das Risiko, genau diese Aufgaben nicht ausreichend erfüllen zu können. Mögliche Folge wären zunehmende Fehler bz. sinkende Arbeitsqualität und Beeinträchtigungen des Betriebes sowohl in der Produktion als auch in strategischen und unterstützenden Funktionen.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Ohne Aus- und Weiterbildungsprogramme bestehen sowohl für die Beschäftigten als auch für nachfolgende Generationen weniger Entwicklungs- und berufliche Möglichkeiten in der Region, was zu Unzufriedenheit und wahrgenommener Perspektivlosigkeit beitragen könnte.</p>	Siehe Kapitel 3. unter „Verlässlicher Arbeitgeber“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Arbeitgeberattraktivität	<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Als einer der größten Arbeitgeber Oberösterreichs trägt die PIERER Mobility AG maßgeblich zur Beschäftigungsrate und damit verbundenem Wohlstand bei. Nicht ausreichend attraktive Arbeitsplätze könnten zu Arbeitslosigkeit, Abwanderung qualifizierter Fachkräfte aus dem oberösterreichischen oder gesamtösterreichischen Raum, sowie geringerer lokaler Wirtschaftstätigkeit beitragen.</p> <p><b>Outside-In:</b></p> <p>Im Umfeld sich wandelnder Ansprüche an Arbeitgeber und Arbeitsplätze könnte eine mangelnde Beschäftigung mit dem Thema zu Schwierigkeiten bei der Einstellung wichtiger Fachkräfte führen. Fehlendes (qualifiziertes) Personal könnte zu Produktionsunterbrechungen, mangelnder Innovationstätigkeit und so auch zu Umsatzverlusten beitragen.</p>	Siehe Kapitel 1. unter „Verlässlicher Arbeitgeber“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen	<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Veralterte oder schlechte Arbeitsbedingungen könnten zu psychischen und physischen Gesundheitsschäden bei Beschäftigten führen. Ein mangelnder Fokus auf die Einhaltung von Arbeitnehmerrechten könnte zu Rechtsverletzungen gegenüber den Beschäftigten beitragen.</p> <p><b>Outside-In:</b></p> <p>Schlechte oder nicht zeitgemäße Arbeitsbedingungen könnten zu</p>	Siehe Kapitel 5. unter „Verlässlicher Arbeitgeber“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
		Schwierigkeiten im Recruiting wichtiger Fachkräfte und High Potentials sowie zu erhöhter Fluktuation unter bereits Beschäftigten beitragen. Vorfälle im Zusammenhang mit der Wahrung von Arbeitnehmerrechten und Arbeitsbedingungen könnten zu Klagen und Sanktionen sowie zu Reputationsschäden führen.	
	Diversität und Chancengleichheit	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>In der modernen Gesellschaft spielen unterschiedliche Lebensentwürfe, Weltanschauungen und kulturelle Hintergründe eine zunehmend wichtige Rolle. Auch für die Beurteilung vieler Stakeholder des Unternehmens sind diese Grundsätze wichtig. Ebenso achten zukünftige Mitarbeiter genauso wie bestehende mehr und mehr auf eine sozial gerechte Struktur im Unternehmen. Risiken für das Unternehmen im Bereich dieses Themas lassen sich als Abwenden verschiedener Stakeholder mit einhergehendem Reputationsverlust zusammenfassen. Auch würden die nachweislichen Potenziale diverser Teams hinsichtlich Innovation und Lösungsfindung nicht genutzt.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Als großer Arbeitgeber und global tätiges Unternehmen hat man Verantwortung gegenüber einer gerechten Gesellschaft und einer gerechten Unternehmenskultur über die verschiedensten Individuen im Unternehmen hinweg. Ein Ignorieren dieser Themenbereiche könnte bestehende soziale Ungerechtigkeiten in der Gesellschaft verschärfen statt lösen und die individuelle Freiheit von Menschen einschränken.</p>	Siehe Kapitel 4. unter „Verlässlicher Arbeitgeber“
<b>Sozialbelange</b>			
	Produktqualität und Anwendersicherheit	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Wenn dem zunehmenden Sicherheitsanspruch durch Anwender und Regulierungen nicht entsprochen wird, könnte die Attraktivität motorisierter Zweiräder in bestimmten Segmenten sinken und somit zu teilweisen Absatzeinbrüchen führen. Probleme in der Produktqualität könnten zu Rückrufaktionen und Reputations-schäden führen, die das Unternehmensergebnis belasten. Hohe Anforderungen an die Qualität der Produkte aus Regulierungen und weiteren Vorgaben können zu hohen Aufwänden und steigender Komplexität der Produkte führen. Dies ist auch im Zusammenhang zunehmender Intentionen zur Verwendung bzw. Nicht-Verwendung bestimmter Materialien aufgrund von nachhaltigkeitsbezogenen Kriterien zu sehen.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Als Hersteller von Mobilitätslösungen trägt man auch Verantwortung den Anwendern gegenüber, ihnen ein hochwertiges Produkt ohne Produktions- oder Sicherheitsmängel zur Verfügung zu stellen, welche zu Unfällen und gesundheitlichen Folgen führen oder beitragen könnten. Unzureichende Prüfprozesse und zu wenig Fokus auf Sicherheitsfeatures könnten Qualitäts- und Sicherheitsmängel begünstigen.</p> <p><b>Verknüpfte TCFD Risiken</b></p> <p><i>Chronisch</i> Wetterabhängiges Mobilitätsverhalten</p>	Siehe Kapitel 9. unter „Nachhaltige Mobilität“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
	Datenschutz und Cybersicherheit	<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Ohne ausreichenden Fokus auf Datenschutz und Cybersicherheit könnten sensible Daten (z.B. von Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern) an unbefugte Dritte gelangen und dort für widerrechtliche Zwecke missbraucht werden. Die Verantwortung für den Umgang mit Daten und digitalen Systemen im Einklang mit regulatorischen und technologischen Standards ist daher bedeutend.</p> <p><b>Outside-In:</b></p> <p>Im Umfeld zunehmender Cyberattacken und komplexer werdender digitaler Systeme bzw. Anwendungen, sowie einem allgemein weiter steigenden Datenvolumen und -verkehr steigt auch das Risiko von Vorfällen mit Schaden für das Unternehmen. Während Datenunfälle zunehmend höhere Sanktionen nach sich ziehen, könnten auch Datenleaks eigener sensibler Unternehmensdaten bei Dritten für Wettbewerbsnachteile, Datenverlust und kostenintensive Folgeschäden sorgen.</p>	Siehe Kapitel 16. unter „Faire Geschäftspraktiken“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung und Resilienz der Lieferketten	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>In einer globalen und komplexen Lieferkette könnten sich Zulieferbetriebe oder Sub-Lieferanten befinden, bei denen es zu Auswirkungen auf Menschen und ihre Rechte kommt. Zunehmende Regulierungen und Aufmerksamkeit auf das Thema führen für Unternehmen zu komplexeren Sorgfaltspflichten und einer einhergehend höheren Verantwortung. Neben Reputationsschäden könnten auch hohe Kosten zur Umsetzung dieser Pflichten und Verantwortung entstehen.</p> <p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Das Bestehen oder Fortbestehen von Geschäftsbeziehungen zu Betrieben mit mangelhaften Sozialstandards könnte auch zum Fortbestehen oder Ansteigen von schweren Auswirkungen von schlechten Arbeitsbedingungen und Menschenrechtsverletzungen für die dort Beschäftigten führen.</p>	Siehe Kapitel 14. unter „Faire Geschäftspraktiken“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
	Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen	<p><b>Outside-In:</b></p> <p>Steigende Anforderungen an Unternehmen bezüglich einer strategischen Human Rights Due Diligence können zu hohen Umsetzungsaufwänden und damit verbundenen Kosten führen. Durch verstärkte Kontrollen und genauere Definitionen steigt auch das Risiko von Compliance-Vorfällen.</p>	Siehe Kapitel 18. unter „Faire Geschäftspraktiken“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022
<b>Vermeidung von Korruption &amp; Bestechung</b>			
	Business & Legal Compliance	<p>Die Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette birgt grundsätzlich Risiken für unlauteren Wettbewerb, unter anderem die unlautere Beeinflussung von Lieferanten, Kunden oder Entscheidungsträgern. Das Risiko besteht hauptsächlich bei Vertragsanbahnungen mit Kunden und Geschäftspartnern, bei Sponsoring, sowie bei sämtlichen Projekten, bei denen Amtsträger involviert sind.</p>	Siehe Kapitel 15. unter „Faire Geschäftspraktiken“ und Maßnahmen im ESG Programm 2022

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttoisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
		<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen können wettbewerbsverzerrende Praktiken ungehindert durchgeführt werden und somit Schäden im marktwirtschaftlichen System verursachen.</p> <p><b>Outside-In:</b></p> <p>Neben Reputationsschäden aus wettbewerbsverzerrenden Praktiken drohen insbesondere hohe Geldstrafen und andere Sanktionen. Ferner könnten Mehrkosten aus durch Bestechung entstandenen unwirtschaftlichen Verträgen entstehen. Gerade mit Blick auf die zunehmenden Regulierungen im ESG-Bereich könnte sich das Risiko für den Eintritt von Vorfällen erhöhen.</p>	
<b>Menschenrechte</b>			
	Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung	siehe Sozialbelange	
	Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit	siehe Arbeitnehmerbelange	
	Diversität und Chancengleichheit	siehe Arbeitnehmerbelange	
	Datenschutz und Cybersecurity	siehe Sozialbelange	
	Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen	siehe Sozialbelange	
<b>Sonstige Belange</b>			
	Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung	<p><b>Inside-Out:</b></p> <p>Hersteller und Anbieter von Mobilitätslösungen haben großen Einfluss darauf, Anwender zu einer sicheren und nachhaltigen Mobilität zu befähigen. Mangelnde Innovation bzw. Forschung und Entwicklung zu Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit der Produkte sowie zur Erfüllung von Kundenerwartungen könnten zu Umwelt- und Gesundheitsschäden oder den Fortbestand von nicht nachhaltigen Verhaltensweisen beitragen.</p> <p><b>Outside-In:</b></p> <p>Im Zusammenhang mit dem einsetzenden und politisch zunehmend geforderten Technologie-Wandel weg von dem Verbrenner-Antrieb ist noch offen, welche der möglichen Alternativen sich durchsetzen werden, wann sie es tun und zu welchen Anteilen bzw. in welchen Einsatzgebieten. F&amp;E-Tätigkeiten und -Investitionen in diesem wichtigen</p>	Siehe Kapitel 6. unter „Nachhaltige Mobilität“

Bezug zu NaDiVeG-Belang	ESG-Themen	Beschreibung der wesentlichen Bruttonisiken	Maßnahmen (Verweis auf Kapitel im Bericht und ESG Programm)
		<p>Bereich könnten sich als Fehlausrichtung erweisen, wobei als Folge hohe Entwicklungskosten komplexer Projekte kein oder wenig Return gegenüberstünde. Diese Fehlausrichtung, wie jedoch auch das Zögern bei F&amp;E-Impulsen könnten zu abnehmender Konkurrenzfähigkeit und einer schlechteren Marktposition beitragen.</p> <p><b>Verknüpfte TCFD Risiken</b>  <i>Politik &amp; Recht:</i>                      Klimabedingte Regulierungen/Fahrverbote                      Klimabedingte Produktklagen                      EU-Verordnung für Batterie-Entsorgung  <i>Technologie:</i>                      Einbußen bei Marktposition und Technologie- bzw. Innovationsposition                      Fehlausrichtung der F&amp;E-Tätigkeiten und Investitionen</p> <p><i>Markt:</i>                      Verändertes Kundenverhalten                      Ressourcenknappheit/Rohstoffpreissteigerungen</p>	
	Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing	<p><b>Inside-out:</b></p> <p>Das Bruttonisiko besteht darin, dass bestimmte Darstellungen von Fahrweisen in Marketing-Materialien ein riskanteres Fahrverhalten im tatsächlichen Straßenverkehr fördern könnten, was zu einer höheren Zahl von Unfällen beitragen könnte.</p>	Siehe Kapitel 17. unter „Faire Geschäftspraktiken“

## 4. UNSER BEITRAG ZU DEN UN SDGS

Die PIERER Mobility-Gruppe möchte mit ihrer Geschäftstätigkeit zur Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung beitragen (Fokus SDGs) sowie nachteilige Auswirkungen im Zuge der Geschäftstätigkeit hinsichtlich der Themen und Zielsetzungen vermeiden (weitere SDGs). Aus allen siebzehn SDGs ergeben sich so

insgesamt elf SDGs als relevant für die PIERER Mobility-Gruppe. Eine Verknüpfung der aktuellen in der Unternehmensgruppe gesetzten wie auch geplanten Maßnahmen mit den SDGs (Sustainable Development Goals) inklusive den Unterzielen findet sich im ESG-Programm im Anhang auf den Seiten 105-111.



Gesundheit und Wohlergehen (Fokus SDG)



Hochwertige Bildung



Geschlechtergleichheit



Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen



Bezahlbare und sauberere Energie



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum (Fokus SDG)



Industrie, Innovation und Infrastruktur (Fokus SDG)



Nachhaltige Städte und Gemeinden (Fokus SDG)



Nachhaltige(r) Konsum und Produktion (Fokus SDG)



Maßnahmen zum Klimaschutz (Fokus SDG)



Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen

## 5. ESG STAKEHOLDER DIALOG

Durch die wachsende Präsenz der Produkte aus den verschiedenen Unternehmensbereichen – insbesondere jener unter den Motorrad-Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS sowie unter den (E-)Bicycles-Marken Husqvarna E-Bicycles, R Raymon, GASGAS Bicycles und FELT Bicycles ist PIERER Mobility auf dem Weltmarkt mit verschiedenen Anspruchsgruppen konfrontiert. Die einzelnen Interessen und Haltungen werden hierbei möglichst ausgewogen berücksichtigt. Die Gruppe ist stets bemüht, einen kontinuierlichen und intensiven Dialog mit ihren Stakeholdern zu führen. Die Sichtweisen und Erfahrungen anderer sind für ihr Handeln entscheidend, um relevante, aber auch kontroverse Themen anzusprechen und zu diskutieren. Nur so kann sie die von beiden Seiten gestellten Anforderungen und Erwartungen erfüllen und nachhaltige Lösungen entwickeln.

Hierzu hat sie definierte Kommunikationswege und Dialogformen installiert, die einen laufenden Austausch mit den wichtigsten Anspruchsgruppen ermöglichen. Eine proaktive Kommunikation und die Einbindung relevanter Stakeholder sind für die PIERER Mobility-Gruppe von entscheidender Bedeutung, um ihre marktführende Stellung zu bewahren und auf das volatile Marktumfeld ihrer Produkte und Dienstleistungen möglichst zeitnah reagieren zu können. Ein respektvoller Umgang miteinander und der transparente Informationsfluss tragen nachhaltig dazu bei, ein gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und Missverständnisse zu vermeiden – nur so können bestehende Spannungen abgebaut und neue Konflikte vermieden werden. Im Mittelpunkt ihres Stakeholder-Dialogs stehen neben persönlichen Gesprächen vor allem auch die gemeinsame Produktentwicklung mit verschiedenen Fachgruppierungen sowie eine starke regionale Zusammenarbeit ihrer Standorte und Zulieferbetriebe. Die Unternehmensgruppe ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und daher stets bemüht, zukunftssichere Arbeitsplätze anzubieten und nachhaltig neue Arbeitsplätze zu schaffen. Im Dialog mit Anrainern, Gemeinden und Verbänden entwickelt sie Lösungskonzepte für lokale Herausforderungen und forciert eine ausgewogene Aufklärungsarbeit. Der regelmäßige Austausch mit dem Kapitalmarkt, wie zum Beispiel bei Roadshows, Investorenkonferenzen und Conference Calls (seit 2022 auch via Live-Webcast im Zuge der Präsentation der vorläufigen Kennzahlen wie auch zu den Halbjahresergebnissen), hat für die PIERER Mobility-Gruppe einen hohen Stellenwert. Darüber hinaus umfasst ihr Stakeholder-Management auch noch Tech-Talks, Themen-Workshops, Schulungen, Befragungen, Web-Plattformen, Medienkontakte und Interviews sowie Messen und Karrieretage.

Die Identifikation der Stakeholder-Gruppen erfolgte erstmals 2018 im Zuge einer internen Analyse der wichtigsten Anspruchsgruppen, die mit verschiedenen Unternehmensbereichen regelmäßig in Kontakt treten oder mit denen bereits ein intensiver Informationsaustausch vorhanden ist. Auf Basis der laufenden unterjährigen Aktivitäten mit den Stakeholdern werden die Dialogformen seither zumindest

jährlich auf deren Aktualität überprüft und upgedatet. Ein Überblick zu den **Stakeholder-Gruppen** und den **Dialogformen** findet sich nachfolgend.

**Mitarbeiter:** jährliches Mitarbeitergespräch (Performance Talk), Career Talks, Intranet, Mitarbeiter App, Fachworkshops, Schulungen, Ideenwerkstatt, Infoveranstaltungen und Betriebsversammlungen, Führungen in Produktionsbereiche, Willkommenstage für neue Mitarbeiter und Lehrlinge, KTM Riders Academy, KTM\_academy, Production Academy, Lehrwerksatt, Netzwerkveranstaltungen (#LeadershipNextLevel, #LeadersNET).

**Kapitalmarkt (Aktionäre, Investoren, Analysten, Banken und Rating-Agenturen) und ESG Professionals:** Bilateraler Austausch zu Themen betreffend Umwelt, Soziales und Unternehmenssteuerung (ESG) mit Investoren und ESG-Analysten.

**Universitäten und wissenschaftliche Partner:** Delta Akademie der Montanuni Leoben (Stefan Pierer als Leitungsbeirat), Runder Tisch in Kleingruppen zu Technologie-Themen der Zukunft, gemeinsame F&E-Projekte, Besuch von Bildungsinstituten (Fachhochschulen, Unis), Erstellen von Studien, Zusammenarbeit mit technischen Hochschulen im Rahmen von Förderprojekten, Kooperation mit der LIMAK sowie mit Hochschulen und technischen höher bildenden Schulen, Sponsor von/Kooperation mit Formula Student Teams, Mitglied des Automobilclusters.

**Lieferanten und Händler:** Messen, Produktvorstellungen und Testfahrten, gemeinsame Veranstaltungen, Schulungen, Vorträge, regelmäßige Dealer Meetings über Liefer- und Qualitätsvereinbarungen, täglicher Austausch über das Dealer.Net.

**Anwender:** Customer Experience Camps, Jugendförderprogramme (E-MINI ACADEMY, YOUNG and MINI FIGHTERZ, Austria Junior Cup).

**Geschäftspartner:** Wissensaustausch bei Fachtagungen und Expertenworkshops.

**Rennfahrer und Werksfahrer, Fahrerteams:** Testfahrten, persönliche Feedback-Gespräche und Erfahrungsaustausch in Bezug auf Sicherheit.

**Medien:** Interviews, Pressemeldungen, intensive Kontakte zu Wirtschaftsjournalisten, Testfahrten, Messen, Produktvorstellungen.

**Politik, Netzwerke und Verbände:** Verband der Europäischen Motorradhersteller (ACEM, Stefan Pierer als Vizepräsident); Präsidenschaft (Stefan Pierer) bei der Industriellenvereinigung Oberösterreich; An den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe ist das Management in regelmäßigem Austausch zu relevanten lokalen/regionalen Regierungsvertretern und Behörden (Bereitstellen

von Unternehmensdaten, Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht). Teilnahme beim Verein z.l.ö. – zukunft.lehre.österreich, Kooperation mit Hotspot (Lebensraum) Innviertel und Innovations- und Technologietransfer Salzburg; Teil des Regionalbeirats beim **Arbeitsmarktservice (AMS) in Braunau**; Kooperation mit Arbeitsmedizinischer Dienst. Die ESG Aktivitäten werden durch die Mitgliedschaft bei „**respACT-austrian business council for sustainable development**“ intensiviert.

## WESENTLICHE AKTIVITÄTEN

### ACEM

Der Europäische Verband der Motorradhersteller (ACEM - European Association of Motorcycle Manufactures) vertritt die Hersteller von Mopeds, Motorrädern, Dreirädern und Vierrädern (Fahrzeuge der L-Kategorie) in Europa. Zu den ACEM-Mitgliedern zählen 18 Produktionsunternehmen und 18 nationale Branchenverbände<sup>1</sup>. Rund 400.000 Arbeitsplätze hängen von dem Motorradsektor in Europa und im Vereinigten Königreich ab. Deshalb arbeitet der Verband eng mit den EU-Institutionen und mit vielen Interessengruppen aus verschiedenen Politikbereichen zusammen. Zu den Themenbereichen gehören die europäische Zulassung von Fahrzeugen der L-Kategorie in Bezug auf die Umweltgesetze, Straßenverkehrssicherheit und Verkehrspolitik bis hin zu internationalen Handelsbeziehungen. Neben Verkehrssicherheit und Mobilität befasst sich die ACEM auch intensiv mit der Umweltfreundlichkeit der L-Kategorie Fahrzeuge und fördert die Umkehr zu einem nachhaltigeren Verkehr in Europa. Aus diesem Grund leistet sie einen wesentlichen Beitrag, um regulatorische Aktivitäten voranzutreiben und sich für die Einführung neuer Umweltnormen einzusetzen, wie zuletzt bei der Implementierung des Euro 5 Abgasregulativs.

PIERER Mobility CEO Stefan Pierer unterstützt seit Juni 2022 als Vizepräsident die ACEM<sup>2</sup>. Davor war er fünf Jahre lang Präsident der Organisation. Zu seiner Amtszeit befand sich das Mobilitäts- und Industrieökosystem in Europa in einem raschen und entscheidenden Wandel. Um sich den neuen Herausforderungen auch als Motorradhersteller anpassen zu können, wurden während seiner Präsidentschaft wichtige Aktivitäten gefördert sowie eine Dekarbonisierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050 erarbeitet. Bei der Jahreskonferenz im November 2021 wurde die „ACEM Vision 2030+“<sup>3</sup> präsentiert, welche für die kommenden Jahre den Rahmen für eine nachhaltige Motorradindustrie beschreibt. Unter anderem folgende Aktivitäten wurden während seiner Präsidentschaft gefördert, und stellen auch im abgelaufenen

Berichtszeitraum und darüber hinaus wesentliche Themen für die Nachhaltigkeit des Sektors dar:

### Typenzulassung

Mit einem Schwerpunkt auf die Weiterentwicklung von Prüfmethoden, Prüfzyklen und Grenzwerten für Abgas- und Geräuschemissionen.

### Lebenszyklus | Abfall | Risikostoffe

Mit besonderem Fokus auf neue Antriebstechnologien und den damit einhergehenden umweltrelevanten Anforderungen, zum Beispiel im Bereich der Antriebsbatterien von elektrischen Motorrädern.

### REACH-Verordnung

Laufendes Monitoring der aktuellen und zukünftigen Einschränkungen der Verwendung bestimmter Chemikalien.

### Forschungs- und Entwicklungspolitik

KTM verfolgt weiters als Mitglied die Aktivitäten der EGVIA (European Green Vehicles Initiative Association), einem Verband, der zusammen mit der Europäischen Kommission an der Initiative „European Green Vehicles Initiative PPP“<sup>4</sup> beteiligt ist, um die privatwirtschaftliche Seite der Partnerschaft zu vertreten. Ziel dieser Initiative ist es, umweltfreundliche Fahrzeuge und Mobilitätssystemlösungen der Zukunft bereitzustellen, um den gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen zukünftiger Mobilität gerecht zu werden. Die PIERER Mobility-Gruppe leistet mit ihren Produktentwicklungen einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Roadmaps aus den Bereichen Sicherheit, Automatisierung sowie Dekarbonisierung und Elektromobilität. Weiters partizipiert und unterstützt die PIERER Mobility-Gruppe verschiedene EU-Forschungsprojekte.

### Connected Motorcycle Consortium

Die KTM AG ist Mitglied im Connected Motorcycle Consortium dessen primäre Mission es ist, durch Zusammenarbeit der führenden Unternehmen der Motorradbranche die rechtzeitige und umfassende Nutzung von C-ITS zu fördern.

1 <https://acem.eu/acem/members>

2 Weitere Informationen finden sich unter <https://www.acem.eu/the-european-association-of-motorcycle-manufacturers-elects-new-senior-management-team>

3 Weitere Informationen finden sich unter <https://acem.eu/vision2030>

4 EGVI4for2Zero - Promoting green vehicles and mobility system solutions in Europe: <https://www.2zeroemission.eu/>

## E-Call – Projekt „SAFE“

Forcierung der Teilnahme an länderübergreifend durchgeführten Normungsaktivitäten zur Festlegung der Mindestanforderungen für die Integration des bereits im Automotive-Segment etablierten automatisierten Notrufsystems E-Call. Im abgelaufenen Berichtsjahr wurden im Europäischen Komitee für Normung, CEN die Weichen gestellt, um die technische Spezifikation TS17249-5 (gibt die funktionalen Mindestanforderungen an ein motorradspezifisches E-Call-System vor) in einen vollwertigen Europäischen Standard (EN Norm) hochzustufen.

## Europäisches Qualitätssiegel für Motorradausbildung

Das Europäische Qualitätssiegel für Motorradtraining<sup>1</sup> wurde im Jahr 2016 ins Leben gerufen. Das Programm wird vom Europäischen Verband der Motorradhersteller (ACEM), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der International Motorcycling Federation (FIM) vorangetrieben. Es handelt sich um ein freiwilliges Zertifizierungssystem für Motorradsicherheitstrainingsprogramme nach dem Führerschein, das allen Schulungszentren offensteht. Das Hauptziel dieses Programms ist es, Motorradfahrern zu ermöglichen, die besten Trainingsmöglichkeiten nach dem Führerschein in Europa zu finden. 2019 wurde das Qualitätssiegel von der Europäischen Kommission mit dem European Road Safety Charter Award in der Kategorie „Freiwillige Verpflichtungen“ ausgezeichnet. Mit dieser Auszeichnung werden jene Initiativen gewürdigt, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen und Leben auf Europas Straßen retten. Seit der Einführung wurden insgesamt 36 Schulungsprogramme in elf Ländern<sup>2</sup> mit dem Europäischen Qualitätssiegel zertifiziert, darunter auch fünf Motorradausbildungen der KTM Riders Academy. Bisher wurden rund 200 Gruppentrainings durch die KTM Riders Academy durchgeführt. Im Berichtsjahr selbst gab es rund 350 Trainingsteilnehmer. Ende 2022 wurde eine Arbeitsgruppe gestartet, um die Erarbeitung von einheitlichen Trainings für zertifizierte Schulungsprogramme zu forcieren.

## Umwelt

Fortsetzung der Aktivitäten innerhalb der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE<sup>3</sup>) im Bereich der Umweltaforderungen an PTW mit Verbrennungsmotor (EPPR - Environmental and Propulsion Performance Requirements).

Weiterführende Informationen finden sich in folgenden Unterlagen der ACEM:

- Nachhaltigkeit im Verkehr und Geräuschemissionen<sup>4</sup>;
- Engagements der Motorradindustrie für die Umwelt<sup>5</sup>;
- Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs – Powered Two-Wheelers (PTWs) im Jahr 2050<sup>6</sup>.

## Sicherheit

Fortsetzung der Aktivitäten innerhalb der UNECE betreffend Sicherheitsvorschriften im PTW-Segment, wie zum Beispiel Bremsen, Beleuchtung, etc. Zudem stehen im Bereich Sicherheit insbesondere Fahrassistenzsysteme im Focus der Hersteller:

**Fahrassistenzsysteme für Motorräder** können helfen, Unfälle zu vermeiden. Sie tragen zur Reduzierung von Kollisionen bei, indem sie den Fahrer in kritischen Situationen unterstützen. Gleichzeitig erhöhen sie auch die Fahrfreude und den Fahrkomfort. Einschlägige Beispiele sind: Traktionskontrollsysteme (TCS), Reifendrucküberwachungssysteme (TPMS), elektronisch einstellbare Federung, elektronischer Tempomat, Schaltassistent, Spritsparassistent, Annäherungsaktivierungssysteme (d.h. schlüssellose Fahrsysteme), fahrzeuginterne Navigationssysteme, einstellbare Fahrmodi, Seitensichtassistent, automatische Stabilitätskontrolle, usw. Viele fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme wurden ursprünglich für Autos entwickelt. Sie können jedoch potenziell gefährlich sein, wenn sie ohne ein entsprechendes Konzept auf Motorräder angewendet werden. Aus diesem Grund arbeiten ACEM-Mitglieder an spezifischen technischen Lösungen für Fahrerassistenztechnologien.

Von der KTM AG wurden bereits Systeme entwickelt und werden diese seit 2021 in Serienmotorräder verbaut, die einen adaptiven Tempomat, eine Vorwärtskollisionswarnung und sogar eine Erkennung des toten Winkels bieten, die alle dazu beitragen können, das Sicherheitsniveau für Motorradfahrer zu erhöhen. Die Technologie, die diesen Systemen zugrunde liegt, ist eine Kombination aus Radarsensor, Bremssystem, Motormanagement und HMI (Human Machine Interface). Beispiele für die Weiterentwicklung von sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen in 2022 sind:

- Totwinkelerkennung inklusive Spurwechselwarnung
- Neue Bluetooth Low Energy basierte Sensoren zur Erfassung des Reifendrucks

<sup>1</sup> European Motorcycle Training Quality Label: <https://motorcycle-training-label.eu/>;  
ACEM Road Safety Strategy: <https://roadsafetystrategy.acem.eu/home/the-european-motorcycle-training-quality-label/>

<sup>2</sup> <https://motorcycle-training-label.eu/motorcyclists/>

<sup>3</sup> UNECE: United Nations Economic Commission for Europe

<sup>4</sup> <https://acem.eu/policy-areas/environment/acem-position-paper-transport-sustainability-sound-emissions-and-noise-a-collective-response-for-a-shared-responsibility>

<sup>5</sup> <https://acem.eu/policy-areas/environment/riding-in-a-21st-century-environment-the-motorcycle-industry-s-commitment-to-the-environment>

<sup>6</sup> <https://acem.eu/policy-areas/environment/acem-position-paper-decarbonisation-of-transport-powered-two-wheelers-ptws-on-the-road-to-2050>

- Fahrmodi werden in Zukunft auch individuell konfigurierbar sein
- Smartphone Apps werden Fahrzeugeinstellungen zum Fahrwerk und Motor ermöglichen
- Die hauseigene Navigationsapp führt nun auch über kurvige und somit motorradgeeignete Strecken
- Schlüssellose Zugangssysteme nutzen neueste Sicherheitstechnologie

## EFUEL ALLIANCE ÖSTERREICH

Die KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH ist Gründungsmitglied<sup>1</sup> von eFuel Alliance Österreich<sup>2</sup>. Die Vereinigung, die sich Ende 2021 geformt hat, ist eine branchenübergreifende Interessensgemeinschaft und setzt sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien ein. Im Berichtsjahr 2022 nahm sie ihre Arbeit auf. Sie steht allen Organisationen und Interessierten offen, die das Ziel teilen, E-Fuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und weltweit zur Anwendung zu verhelfen<sup>3</sup>. Im Jänner 2022 wurden die Gremiumsmitglieder gewählt. Die PIERER Mobility-Gruppe ist mit Helfried Sorger, Managing Director KTM F&E, als Vorstandsvorsitzender Stellvertreter (bestellt bis November 2024) und Pit Beirer, KTM Motorsport Director, als Fachbeirat (bestellt zeitlich unbefristet) aktiv in die Allianzaktivitäten eingebunden.

Die eFuel Alliance Österreich hat sich zum Ziel gesetzt, die Herstellung synthetischer flüssiger Kraft- und Brennstoffe voranzutreiben, sowie zu intensivieren. Sie wirbt daher aktiv gegenüber der Politik und Behörden, der (Fach-)Öffentlichkeit, der Wissenschaft und den Medien für die Vorteile und den Nutzen von E-Fuels und bringt sich proaktiv in Entscheidungsprozesse und Debatten ein. Als expertisenstarker Vertreter bündelt und verstärkt sie die gemeinsamen Interessen ihrer Mitglieder in sämtlichen Belangen rund um dieses so wichtige Zukunftsthema. Der Fokus ihrer Aktivitäten lag im ersten Arbeitsjahr 2022 vor allem darin, den öffentlichen Diskurs zu fördern und aktive Medienarbeit rund um die Thematik zu betreiben. Zudem hat die Vereinigung gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Österreich und dem Energieinstitut der Wirtschaft eine Studie zu E-Fuels vorgestellt<sup>4</sup>, und darauf hingewiesen, dass die Wasserstoffwirtschaft in Europa dringend einen regulatorischen Rahmen benötigt, in dem die rasch fortschreitende Innovation in diesem Bereich ermöglicht wird.

Mit der eKKon, der eFuels-Klimabeitrag Konferenz, die in Zusammenarbeit mit dem österreichischen Umweltministerium und der Wirtschaftskammer im Oktober 2022 veranstaltet wurde, konnte die Vereinigung ein weiteres Highlight im Berichtsjahr setzen. Rund 250 internationale Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik diskutierten über die Chancen und Grenzen von E-Fuels, synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen.

Die eFuels Alliance zählt mittlerweile rund 100 Mitglieder und Kooperationspartner in Österreich. Auch 2023 wird die Vereinigung weiter aktiv ihr Ziel verfolgen, die politische Akzeptanz und regulative Berücksichtigung von E-Fuels als bedeutenden Beitrag für nachhaltigen Klimaschutz im öffentlichen Diskurs zu festigen.

ACEM ist der eFuel Alliance im September 2022 ebenfalls beigetreten<sup>5</sup> und vertritt auf europäischer Ebene mehr als 170 Mitglieder (Unternehmen, Verbände und Verbraucherorganisationen), die ein Teil der Wertschöpfungskette der E-Fuel-Produktion sind.

## EUROPÄISCHE E-MOBILITY-KOMPETENZ FÜR TAUSCHBARES AKKUSYSTEM

Das im September 2021 von vier Motorradherstellern (KTM F&E, Honda, Piaggio und Yamaha) gegründete Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC) ist bereits auf 21 Mitglieder angewachsen. Sein Ziel ist es, die vollständige Interoperabilität von austauschbaren Batterien zu gewährleisten, um ihre Anwendung weltweit zu erleichtern und so die nachhaltige Mobilität zu fördern.

Vision, Strategie und Arbeitsweise des Konsortiums wurden von seinen Mitgliedern, den Ausschüssen und Arbeitsgruppen festgelegt. Es wurde eine Reihe relevanter technischer Spezifikationen vereinbart, und die Arbeitsabläufe des SBMC in den Bereichen Prototyping und internationale Standardisierung (z.B. CEN, ISO) gestartet. Es wurden auch strategische Positionen eingenommen, darunter die Aufnahme des SBMC als formelles Verbindungsmitglied zum CEN-CENELEC und die Mitgliedschaft in CEN-TC301 und CEN-CENELEC JTC-13.

Das SBMC ist auf dem richtigen Weg, seine Ziele wie geplant zu erreichen, und kann sich dabei auf ein weltweit verfügbares Fachwissen stützen, das ihm ermöglicht, die technischen Herausforderungen bei der Entwicklung miteinander verbundener und kompatibler Systeme zu meistern.

1 weitere Gründungsmitglieder: Tank Roth GmbH, Adamol Mineralölhandels-gesellschaft m.b.H., Gutmann GesmbH, Raiffeisen Ware AG, Julius Stiglechner GmbH, Doppler BeteiligungsGmbH, Flughafen Wien AG

2 <https://www.efuel-alliance.at/initiative/>

3 <https://www.efuel-alliance.at/innovation/>

4 <https://www.efuel-alliance.at/studien/>

5 <https://www.acem.eu/acem-joins-the-efuel-alliance-joint-online-event-to-be-hosted-on-28-september>

Die Experten von KTM F&E gehen davon aus, dass sich durch die im Projektinhalt vorgesehene internationale Standardisierung ein Markt für dieses Batteriesystem entwickeln wird, der es erlaubt, die Erwartungen der Kunden hinsichtlich Reichweite, „Ladezeit“ (beschränkt sich auf die Zeit, die für den Austausch der Batterien benötigt wird) und Kosten zu erfüllen, und in dem sich für die Hersteller (Fahrzeug, Batterie, Lade-/Wechselstationen) jeweils positive Business Cases darstellen lassen. Die Konsortiumsmitglieder leisten somit einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Verbreitung des elektrischen Antriebs in leichten 2-, 3- und 4-rädrigen Fahrzeugen mit einem Anwendungsschwerpunkt auf kürzere Distanzen (z.B. Tagesstrecken von <100km).

## INDUSTRIELLENVEREINIGUNG OBERÖSTERREICH

Im Zuge der Ordentlichen Vollversammlung 2022 wurden der Vorstand und das Präsidium der Industriellenvereinigung Oberösterreich (IV OÖ) für die Funktionsperiode 2022 - 2025 neu gewählt. Stefan Pierer ging als neuer Präsident hervor. Die IV OÖ ist eine freiwillige, parteipolitisch unabhängige Interessenvertretung mit ehrenamtlich tätigen Funktionären. In ihr sind ca. 450 Unternehmen mit rund 150.000 Mitarbeitern zusammengeschlossen. Sie zählen zu den Leitbetrieben der oberösterreichischen Wirtschaft. Gemeinsam mit der Bundes-Industriellenvereinigung Österreich wurde 2022 ein Strategiepapier unter dem Titel „Leistung muss sich (wieder) lohnen“ ausgearbeitet. Menschen stellen sich mit starker Einsatzbereitschaft den aktuellen Krisen und Herausforderungen. Gleichzeitig unterliegt der Arbeitsmarkt einem tiefgreifenden Wandel und der Anspruch an einen modernen Arbeitsplatz verändert sich. In Zeiten des Fach- und Arbeitskräftemangels wird sehr deutlich, welche wertvollen Gut engagierte Arbeitskräfte sind. Vor diesem Hintergrund schlägt die Industriellenvereinigung bzw. die Industrie in diesem Strategiepapier ein Leistungspaket mit 10 Maßnahmen<sup>1</sup> vor, die sich kurzfristig umsetzen lassen und zu einer Entspannung der Situation beitragen können.

## ARGE2RAD

Die Arge2Rad ist der Verband der österreichischen Zweiradindustrie, deren Aktivität sich darauf konzentriert, Überzeugungsarbeit zu leisten, um das Motorradfahren noch attraktiver zu machen, indem der Zugang zum motorisierten Zweirad einfacher und gleichzeitig sicherer wird. In Zusammenarbeit mit einer Reihe von Kooperationspartnern – darunter die österreichischen Mobilitätsklubs, die Fahrschulen, die Wirtschaftskammer, die Medien, die Polizei und diverse Ministerien konnte die Arge2Rad bereits vieles erreichen.

Mit Hubert Trunkenpolz fungiert ein Vorstand der KTM AG als Präsident der Arge2Rad, die sich auf folgende thematische Schwerpunkte konzentriert:

- Stabile Marktentwicklung von Powered Two-Wheelers,
- Reduktion von CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen,
- Verkehrsregelungen und Verkehrssicherheitsinitiativen,
- Organisation von Testtagen und Messen.

## Elektromobilitätsbonus für Einspurige

In Sachen Elektromobilität gehen vom Zweirad wichtige ökologische Impulse aus. Eine Maßnahme, für die sich die Arge2Rad stark einsetzt, ist der Elektromobilitätsbonus. Auch im Jahr 2022 wurde die Fortführung des neuen Fördersystems für Mopeds, Roller und Motorräder zwischen den Importeuren der Arge2Rad und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beschlossen. Österreich bewegt sich im Europavergleich mit bereits mehr als 25 % Elektroanteil am gesamten Moped Bereich im absoluten Spitzenfeld. Jährlich kommen rund zehn neue Modelle dazu.

## ZIV

Die PIERER New Mobility GmbH ist Mitglied des Zweirad Industrie Verbands (ZIV) in Deutschland. Durch die aktive Beteiligung an verschiedenen Arbeitskreisen sind die Verbandsmitglieder in der Lage, signifikanten Einfluss auf Normen und gesetzliche Rahmenbedingungen im Bereich des Zweiradsektors auszuüben. Der ZIV vertritt die Interessen der Mitglieder in nationalen und internationalen Gremien und verschafft ihnen darüber hinaus als Mitglied des europäischen Dachverbandes CONEBI Gehör auf EU-Ebene.

<sup>1</sup> <https://leistung-muss-sich-lohnen.at/>

## 6. GESELLSCHAFTLICHE UND SOZIALE ENGAGEMENTS

Unser Tun hat Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt – hier wollen wir als PIERER Mobility-Gruppe über das unternehmerische Handeln hinaus eine positive Zukunft mitgestalten und unseren Teil beitragen. Als international agierendes Unternehmen und Hersteller von renommierten Zweirad-Marken für den Individualverkehr und Motorsport, sind die Engagements in der PIERER Mobility-Gruppe breit gefächert. Sie unterstützt und fördert eine Vielzahl an Initiativen sowie Projekten – und ist stets auf der Suche nach neuen, sinnstiftenden Partnerschaften. Dabei verfolgt sie einen starken regionalen Ansatz. An ihren Produktions- und Unternehmensstandorten ist sie auch Teil der lokalen Gemeinschaft und engagiert sich in unterschiedlichen Bereichen wie zum Beispiel Bildung, Beruf, Jugend, Soziales und im Besonderen Gesundheit, auf die auch der größte Anteil entfällt. Die Verantwortung obliegt den jeweils lokal verantwortlichen Geschäftsführern/Bereichsleitern, die die Unternehmensgruppe in der Region vertreten.

Nachfolgend findet sich ein exemplarischer Auszug der von der PIERER Mobility-Gruppe unterstützten Projekte bzw. ihrer Initiativen (eine erweiterte Übersicht wichtiger Mitgliedschaften inklusive findet sich auf unserer Webseite unter „Mitgliedschaften und Kooperationen“<sup>1</sup>):

### Für die Forschung und die eigene Gesundheit laufen

Schon seit Jahren unterstützt die KTM AG die Organisation „**Wings for Life**“, eine gemeinnützige, staatlich anerkannte Stiftung für Rückenmarksforschung, die sich zum Ziel gesetzt hat, eine Heilung für Querschnittslähmung zu finden. Mit Hilfe von Spendengeldern werden weltweit aussichtsreiche Forschungsprojekte und klinische Studien zur Heilung des verletzten Rückenmarks gefördert (in 2022 mit einem Beitrag von rund EUR 131.000). Auch vielen Mitarbeitern ist die Organisation eine Herzensangelegenheit und so folgen viele dem Aufruf zur Teilnahme am „KTM Global Run 4 Wings for Life“. Pandemiebedingt wurde die Aktion nach einer einjährigen Pause fortgesetzt. Im Jahr 2022 gingen über 350 Mitarbeiter aus sechs Nationen an den Start und sammelten eine Woche lang, laufend oder walkend, Kilometer für ihre Gesundheit aber auch für den guten Zweck. Jeder der insgesamt 13.329 erlaufenen Kilometer steht für einen Euro und wurde im Anschluss für die Wings for Life Stiftung von KTM gespendet (EUR 13.329). Im Herbst 2022 folgte mit der Teilnahme von 330 Mitarbeitern beim Salzburger Businesslauf ein weiteres sportliches Highlight. Mit 110 Dreier-Teams konnte KTM als Arbeitgeber die meisten Teilnehmer am Start verzeichnen.

### Netzwerken gegen Fachkräftemangel und für neue Handlungsfelder

In einer kontinuierlichen Kooperation bearbeitet das Unternehmen gemeinsam mit Universitäten (Johannes Kepler Universität Linz, ...) und Fachhochschulen (HTL Leonding, ...) Themen wie Nachhaltigkeit und den Fachkräftemangel. Ziel ist es, in Form eines offenen Netzwerkes Erfahrungen auszutauschen sowie potenzielle künftige Mitarbeiter kennenzulernen. Gleichzeitig ermitteln die Verantwortlichen in der Personalabteilung, in welchen Feldern Handlungsbedarf besteht und wie Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden können. Konkrete Projektbeispiele sind Kooperationen mit Universitäten und Hochschulen bei Jobmessen, Aufträge zu technischen Aufgabenstellungen oder die Vergabe von Praktika und Diplomarbeiten. Zusätzlich pflegt die KTM AG verschiedene Kooperationen mit Formula Student Teams in Form von technischem Support und/oder Sponsoring, um Fachkräfte der Zukunft zu rekrutieren. Im Fokus der regionalen Förderung der Nachhaltigkeit wird vor allem mit den (umliegenden) Gemeinden Mattighofen, Munderfing, Schalchen zusammengearbeitet, beispielsweise in Form von Nutzung von Räumlichkeiten für Schulungen und Trainings oder auch die firmeneigenen Krabbelstuben in Mattighofen und Munderfing.

Eine enge Zusammenarbeit besteht mit der Montanuniversität Leoben und im Besonderen mit deren **Delta Akademie**. Diese ist eine wirtschaftliche Zusatzausbildung für Studenten der Montanuniversität Leoben in Kooperation mit der Hochschule St. Gallen – im Jahr 2022 wurde das Programm in Höhe von 20.000 Euro auf Ebene der KTM AG unterstützt wie auch von anderen renommierten Partnerunternehmen finanziert. Stefan Pierer war einer der Mitbegründer dieses Programms. In einem Lenkungsausschuss werden dafür jährlich bis zu 24 Studierende ausgewählt. Die Programmdauer beträgt 15 Monate und ist gänzlich studienbegleitend. Die Studierenden begleiten in kleinen Gruppen über einen längeren Zeitraum ein Unternehmensprojekt. Einmal im Jahr nehmen sie in Mattighofen am „KTM-Tag“ teil, an dem sie das Unternehmen besichtigen und eine Reihe von Fachvorträgen der Vorstände und Führungskräfte beiwohnen können. Im Anschluss daran finden offene Diskussionsrunden und Talks mit dem Vorstand statt (im Jahr 2022 mit 49 Teilnehmenden). Auch für 2023 sind bereits Projektarbeiten in der KTM AG in Planung.

<sup>1</sup> [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/Mitgliedschaften-PMAG\\_Stand-11-2022.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/12/Mitgliedschaften-PMAG_Stand-11-2022.pdf)

Die Avocodo GmbH ist außerdem Hauptsponsor des Fördervereins für die Fachhochschul-Studiengänge in **Hagenberg – FH Oberösterreich**. Die Studierenden können ihr technisches Know-how praxisnah erweitern und dieses in konkreten Projektergebnissen umsetzen. Durch die langjährigen Kooperationen mit der Fachhochschule ist das Unternehmen auch eng mit dem Campus Hagenberg verbunden. Jährlich stellt Avocodo zahlreiche Absolventen und Praktikanten ein. Die Zusammenarbeit mit der FH Hagenberg wurde 2022 noch weiter ausgebaut, indem eine Raumpatenschaft für ein Labor (beginnend ab März 2023 für fünf Jahre) abgeschlossen wurde.

#### **Berufsförderung – Arbeitsmarktsituation positiv unterstützen**

Die KTM AG ist Teil des Regionalbeirats beim österreichischen AMS Arbeitsservice in Braunau, dem öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsunternehmen für Arbeitssuchende. Dieses sogenannte Verwaltungsgremium des AMS besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer und Arbeitgeber sowie des AMS. Der Beirat hat zum Ziel, Grundsätze der Arbeitsmarktpolitik zu entscheiden und Maßnahmen zu beschließen, um die jeweils aktuellen Bedürfnisse des Arbeitsmarkts zu bedienen. Ein zentraler Schwerpunkt ist unter anderem die Umsetzung von Aktionen, um dem Fachkräftemangel entgegenzutreten, der im Berichtsjahr besonders prägend war. Mit dieser Beiratsfunktion hat die KTM AG bzw. die Unternehmensgruppe die Chance, positiv auf die schwierige Fachkräftesituation einzuwirken.

#### **Innovation Lab – Workshops für Kinder und Jugendliche**

Bei der KTM AG stehen Technik und Innovation stets im Vordergrund. Es ist ihr wichtig, der jungen Zielgruppe ihre technischen Themen näher zu bringen. Spielerisches Erlernen von Basiswissen in Elektrotechnik und digitaler Gestaltung stehen im Fokus der Workshops, die Kinder und Jugendliche in dem sogenannten Innovation Lab in der KTM Motohall besuchen können. Ein fundiertes pädagogisches Konzept dient als Basis sowie Orientierung für die Workshop-Betreuer. Im Jahr 2022 konnten rund 360 Buchungen im Innovation Lab der KTM Motohall verzeichnet werden. „Learning by doing“ ist hier das Motto. Alles, was die Teilnehmer mitbringen sollten, ist ihre Kreativität – den Rest erlernen sie eben spielerisch in Form von z.B. Löten oder Doodeln. In Design-Workshops wird den Youngsters vermittelt, wie 3D-Scanner und 3D-Drucker funktionieren, sie entwerfen eigene Motorräder am Design-Board und schneiden diese anschließend am Laser-Cutter aus.

#### **Jugendförderprogramm – Nachwuchs in Sachen Sport unterstützen**

Dass man sich im Hause KTM der Nachwuchsförderung verschrieben hat, beweisen bereits die vergangenen vier YOUNG FIGHTERZ-Saisonen. Die Förderung des Motorsport-Nachwuchses bleibt ein wichtiges Thema. Als YOUNG FIGHTERZ werden Österreichs Nachwuchspiloten der Klasse 85ccm bezeichnet. Alle Piloten, egal welchen Fabrikates, ob Lizenzinhaber oder Hobbypilot, sind teilnahmeberechtigt. Nach dem großen Erfolg der 85ccm-Trainingscamps in den vergangenen Jahren, wurde die YOUNG FIGHTERZ-Trainingsreihe im letzten Jahr um zwei Camps für Fahrer der Klasse 65ccm, den MINI FIGHTERZ erweitert. Die Trainingscamps finden an Austragungsorten mit den besten Trainings- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten statt. Heimische Enduro-Größen helfen den Jugendlichen, ihre Cross-Country-Fähigkeiten auszubauen. So haben junge Talente die Möglichkeit, ihre Erfahrungen mit Helden und Vorbildern der nationalen Motorsport-Szene auszutauschen und sich Tipps von den Profis zu holen. Seit der Saison 2022 gibt es zusätzlich auch die E-MINI ACADEMY, die kostenlosen Camps für Kinder auf E-Mini Motocross Motorrädern, die KTM anbietet. So erlernen Kinder bereits im jungen Alter spielerisch das Motocross-Fahren.

#### **Austrian Junior Cup – Jugendlichen sportliche Chancen geben**

Gemeinsam mit dem ÖAMTC, dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub unterstützte die KTM AG den AJC Austrian Junior Cup 2022. An dieser Nachwuchsförderung nahmen im Berichtsjahr 20 Jugendliche mit dem Ziel teil, die besten World Championship Riders zu werden. Der KTM AG ist bei dieser Initiative wichtig, junge, österreichische Talente zu fördern, ihnen eine gute Basis und Chance in diesem Sport zu geben.

#### **Spendenauktion für Flutopfer**

Die KTM AG versteigerte auf der Auktionsplattform „United Charity“<sup>1</sup> eine KTM 890 DUKE R – handsigniert von MotoGP™ Top-Pilot Miguel Oliviera. Das Motorrad wurde von einem deutschen Unternehmen um EUR 14.800 ersteigert. Der gesamte Käuferlös ging an die „Aktion Deutschland Hilft“ und wurde zur Unterstützung der Opfer der Hochwasser-Katastrophe vom Juli 2021 im Ahrtal/Deutschland eingesetzt.

<sup>1</sup> Weitere Informationen über die Aktion selbst sowie über das Charity-Auktionsportal finden sich unter <https://www.unitedcharity.de/Auktionen/KTM-Motorrad> bzw. <https://www.unitedcharity.de/>

### Lerncafé

Im März 2022 hat das erste Caritas-Lerncafé in Mattighofen seine Arbeit aufgenommen, welches von der KTM AG neben weiteren Partnerunternehmen finanziell unterstützt wird – im Jahr 2022 in Höhe von EUR 20.000. Die Caritas-Lerncafés bieten Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 15 Jahren aus sozial benachteiligten Familien eine kostenlose Lern- und Nachmittagsbetreuung. Sie helfen ihnen bei der Vorbereitung auf Schulprüfungen oder beim Lernen. In einer sehr wertschätzenden Atmosphäre und in der Gemeinschaft gelingt es den Mitarbeitern der Caritas-Lerncafés bei den Kindern, trotz persönlich herausfordernder Situationen, Freude am Lernen zu entwickeln. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen, diesen einen guten Start in das Leben und in die Arbeitswelt zu ermöglichen ist KTM eine Herzensangelegenheit. Hier sieht sich das Unternehmen in der Verantwortung.

### Schul- und Vereinssponsoring – lokal positive Wirkung erzeugen

Die Unternehmensgruppe ist sich bewusst, dass (Hoch-)Schulen, Clubs und Vereine einen tragenden Teil unserer Gesellschaft darstellen und auch für das soziale Leben essenziell sind. Sie hat daher auch im abgelaufenen Geschäftsjahr verschiedene Projekte und Aktivitäten mit Sachspenden sowie monetär in Höhe von rund EUR 86.000 gefördert.





## II. WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSTHEMEN

# Verlässlicher Arbeitgeber

Die Beschäftigten sind eine der vier Erfolgssäulen der PIERER Mobility. Als einer der größten Arbeitgeber im oberösterreichischen Zentralraum hat die Gruppe, den Mitarbeitern gegenüber eine besondere Verantwortung.

Der Fokus liegt auf faire und mitarbeiterfreundliche Arbeitsbedingungen für die Belegschaft, der Unterstützung menschenwürdiger Arbeit, der Bereitstellung von Bildungs- und Lernmöglichkeiten, der Förderung von Potenzialen und der Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit. Die Maßnahmen und Ziele befassen sich im ESG Handlungsbereich „Verlässlicher Arbeitgeber“ mit den wesentlichen Themen wie folgt:

- Arbeitgeberattraktivität
- Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit
- Aus- und Weiterbildung
- Diversität und Chancengleichheit
- Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG Handlungsfeld ist der Bereichsleiter der Human Resources verantwortlich. Die Maßnahmenübersicht findet sich in der Tabelle „ESG Programm“ ab Seite 105. Nähere Informationen zu unserem Beitrag hinsichtlich Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) sind auf den Seiten 105-106 zusammengefasst.

## 1. ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Als moderner Arbeitgeber setzt PIERER Mobility laufend Maßnahmen, um das Umfeld für ihre Angestellten möglichst attraktiv zu gestalten. So können wichtige Fachkräfte und High Potentials gewonnen, wie auch bestehende Mitarbeiter im Unternehmen gehalten werden. Zugleich schafft und sichert die Unternehmensgruppe durch ihren Betrieb Arbeitsplätze in der Region und trägt damit zur regionalen Wirtschaftskraft bei. Mit spannenden Karriere-möglichkeiten sowie flexiblen Arbeitszeitmodellen positioniert sich die PIERER Mobility als attraktiver Arbeitgeber.

Qualifizierte Mitarbeiter zu finden und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist besonders im nicht-urbanen Bereich eine große Herausforderung. Das Unternehmen setzt in der Personalentwicklung auf das Know-how und die Potenziale ihrer Angestellten. Damit geht auch ihr Ansatz einher, interne Kandidaten gegenüber externen vorzuziehen, um interne Karrieren zu fördern. Die Initiative „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ im Produktionsbereich unterstützt den gezielten Mitarbeiteraufbau im Unternehmen und war auch im Jahr 2022 ein großer Erfolg. Durch die Mitarbeiter-App wurde der Prozess weiterentwickelt und die Handhabung vereinfacht. Durch diese Initiative ist die Einstellungsquote über Empfehlungen im Berichtsjahr somit auf 43,5 % gestiegen.

In der Region und besonders im näheren Umfeld um die österreichischen Produktionsstandorte des Unternehmens zählt die PIERER Mobility-Gruppe zu einem bedeutenden Arbeitgeber mit einem hohen Anteil an der lokalen Beschäftigung. So wohnen direkt in Mattighofen und den angrenzenden Gemeinden im Umkreis von 10 km Luftlinie 2.159 Beschäftigte der PIERER Mobility AG<sup>1</sup>.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Interne und externe Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeber-Attraktivität sind ein wesentlicher Baustein, um den vorherrschenden Spirit der PIERER Mobility-Gruppe in Richtung potenzielle, neue Mitarbeiter zu kommunizieren. Wie zum Beispiel eine Virtual Reality Tour durch die Gebäude der österreichischen Standorte in Mattighofen, Munderfing, Anif und Wels sowie eine sportliche Fahrt im KTM X-Bow durch das Umland vertiefen den Einblick in den Unternehmensalltag und ermöglichen es Interessierten, sich umfassend über den potenziell neuen Arbeitgeber zu informieren.

Durch **Active Sourcing** wird sichergestellt, dass der gesamte Kandidatenmarkt, nicht nur die Personen, die aktuell auf Jobsuche sind, erreicht wird. Vor diesem Hintergrund ist den Personal-suchenden möglich, schneller auf Engpässe zu reagieren und langfristige Mitarbeitergewinnung zu gewährleisten. Aus diesem Grund wurde LinkedIn ein noch wichtigerer Partner. Gleichzeitig werden auch firmeninterne Datenbanken genutzt, in denen im Berichtsjahr 10.404 neue Kandidatenprofile und 16.442 Bewerbungen eingegangen sind. Im abgelaufenen Geschäftsjahr legte das HR-Team ihren Fokus verstärkt auf die strategische Zusammenarbeit mit definierten (Hoch)Schulen und baute die Anzahl der Partnerschulen weiter aus. Im Jahr 2022 war es wieder möglich, als Arbeitgeber auf Karrieremessen aufzutreten und direkt mit Schülern und Studierenden in Austausch zu treten. Gemeinsam mit seinen Partnern konnte das Unternehmen Fachvorträge sowie Events und Besuche in der KTM AG organisieren und wird den Fokus auch im Jahr 2023 auf das persönliche Kennenlernen im Rahmen von exklusiven Events legen.

<sup>1</sup> Inklusive Mitarbeiter der KTM AG und PIERER Innovation GmbH.

## Übernahme von Mitarbeitern externer Firmen

Die Integration von konzernfremden Firmen geht mit dem dynamischen Wachstum der PIERER Mobility-Gruppe einher. Um den Mitarbeiterbedarf effizient und nachhaltig zu decken, wurde ein spezieller Fokus auf die Anbindung dieser Beschäftigten gelegt und die Integration und Organisationsentwicklung kontinuierlich begleitet. Zusätzlich zum Welcome Day für Angestellte, gibt es seit Oktober 2022 monatlich einen Übernahmetag (Welcome Day) für Produktionsmitarbeiter. An diesem Tag erhalten die neuen Kollegen in der Produktion alle wichtigen Informationen rund um den Betrieb. Ziel ist es, durch die erhöhte Identifikation mit dem Unternehmen und die transparente Weiterbildungsperspektive, die Mitarbeiterbindung zu erhöhen. Im Jahr 2022 wurden 347 Leiharbeiter (betrifft Beschäftigte für die Produktionsstätten in Mattighofen und Munderfing/Österreich) übernommen.

Seit Oktober 2022 verstärken das Produktionsteam zudem 48 Flüchtlinge, die sich in einem Asylverfahren befinden, bzw. Asyl- und subsidiär schutzberechtigt sind. Drei Monate müssen sich Geflüchtete in einem Asylverfahren befinden, um eine Beschäftigungsbewilligung zu erhalten. Asylberechtigte und subsidiär Schutzberechtigte können ohne rechtliche Beschränkung wie Inländer beschäftigt werden.

## Betriebsverpflegung

Im August 2022 wurde die Betriebsverpflegung an den österreichischen Standorten reorganisiert. In einem ersten Schritt lag der Fokus auf den Produktions- bzw. produktionsnahen Bereichen. Konkret wurden die Öffnungszeiten der Jausenstationen auf weitere Schichten erweitert, ein Standort wurde generalisiert und darüber hinaus kam ein Neuer hinzu. Somit ist sichergestellt, dass alle Mitarbeiter Zugang zu frischer und kostengünstiger Verpflegung haben. Mit der Implementierung eines cloudbasierten Bezahlsystems wurde es zudem möglich, dass allen Produktionsmitarbeitern und jenen, die im Schichtbetrieb arbeiten, wie auch allen überlassenen Beschäftigten, eine Unterstützung von EUR 2,00 pro Arbeitstag gewährt werden kann. Im Zuge der Generalisierung von sämtlichen Pausen- und Sozialbereichen in der Fahrzeugassemblierung nach aktuellen Standards wurde bei der Gestaltung auf kurze Wege zum Arbeitsplatz geachtet.

## Neue App für Mitarbeiter

Um sicher zu stellen, dass alle Mitarbeiter der PIERER Mobility AG, auch Non-Desk Worker unmittelbar und zeitgleich wichtige Informationen des Unternehmens erhalten, wurde im Oktober 2022 eine Mitarbeiter App eingeführt: Die PITBOARD App kann auf einem firmen- oder privaten mobile Device aus den gängigen App-Stores kostenlos heruntergeladen werden. Zudem ist die Applikation

als Webapplikation auch ohne Download verfügbar. Die Nutzung des PITBOARDS enthält die Anmeldung mit personalisierten Zugangsdaten, die jedem Mitarbeiter ermöglichen, individuell angepasste Informationen zu erhalten. Zusätzlich abgesichert, über die notwendige Anforderung eines Sicherheitscodes, haben nun auch Non-Desk Worker die Option ihre Entgelt- und Zeitrachweise jederzeit digital abzurufen und die Historie dieser einzusehen. Für Beschäftigte, die keinen Zugriff auf digitale Endgeräte in ihrem Umfeld haben, stehen im Unternehmen PCs zur Verfügung, um ins PITBOARD mit den persönlichen Zugangsdaten einzusteigen. Durch die PITBOARD App ist somit auch die interne Kommunikation zielgenauer und effizienter gestaltet. Als Beispiel können hier die Werksbusbuchung und die Einmeldung von Mitarbeiterempfehlungen für die Produktion genannt werden, wo Vorgänge für Non-Desk Worker und das Erfassen von benötigten Daten erfolgreich vereinfacht wurden.

Zum wiederholten Male konnte KTM 2021/2022 das goldene Siegel des **Best Recruiter Awards** für den Bereich Automotive erreichen. Die Studienergebnisse werden auch dieses Jahr als Basis für Weiterentwicklungen und Verbesserungen in den gesamten Recruiting Prozess aufgenommen.

## Neue Arbeitszeitflexibilisierung in der Produktion

Nach der Arbeitszeitflexibilisierung im Angestelltenbereich (hier kann der Freitag eingearbeitet werden), wurde vom Oktober 2022 bis Februar 2023 als Erprobung ein neues Schichtmodell, die Vier-Tage-Woche, für Beschäftigte in der Fahrzeugassemblierung eingeführt. In diesen vier Monaten wurden die Arbeitsschritte an der Linie 2 sowie in beteiligten Abteilungen in diesem fortschrittlichen Arbeitsmodell durchgeführt. Die Arbeitszeit war geblockt (pro Tag zehn Stunden), dadurch ergaben sich längere Freizeitphasen für die Mitarbeiter. Der Wechsel in das neue Arbeitsmodell war freiwillig – somit konnten zwei verschiedene Schichtmodelle bespielt werden. Das bietet den Mitarbeitern wie auch dem Unternehmen mehr Flexibilität, ist jedoch kein dauerhaftes Schichtmodell und wird darauf hinkünftig zur Erreichung von Mehrkapazitäten zurückgegriffen.

## Mitarbeitergespräch „KTM Performance Talk“

Der KTM Performance Talk ist einer der wichtigsten Teile des Performance Managements und der Führung. Im Sinne des Continuous Performance Managements liegt der Fokus vor allem auf konstruktivem Feedback sowie einer ziel- und entwicklungsorientierten Gesprächsführung. Dafür ist eine qualitative Vorbereitung beider Gesprächspartner essenziell – hierfür werden spezielle Trainings in der KTM\_academy angeboten. Ebenso relevant ist der 2022 neu eingeführte „Mid Term Review“ – ein unterjähriges Gespräch, welches den Fokus auf den Status der Zielerreichung und der Definition von konstruktiven Maßnahmen für das zweite



© KTM/Felix Steinreiber Productions

Halbjahr legt, um so in der schnelllebigen Zeit stets „on track“ zu bleiben. Für Rollen, in denen eine hohe Aufgabenkomplexität und Volatilität der Mitarbeiter gefordert ist, wird es zukünftig auch noch mehr Gesprächsmöglichkeiten geben, um (auch im Sinne von Team-Talks) strukturiert auf die gemeinsam definierten Ziele hinzuarbeiten. 2022 wurde der zugehörige Prozess digitalisiert, um administrative Aufwände bei Führungskräften, Mitarbeitern sowie im HR Management zu reduzieren. So kann der Fokus stets auf der inhaltlichen Qualität der Gespräche liegen.

### Career Talks

Ziel in der Personalentwicklung ist es, die Mitarbeiterbindung wie auch die Zufriedenheit weiter zu steigern. Dafür wurde mit Sommer 2022 der „Career Talk“ gegründet, um mittel- bis langfristige Perspektivenplanung zu unterstützen und zu gewährleisten, dass jeder bestmöglich entsprechend den eigenen Potentialen und Interessen einsetzen kann. Der „Career Talk“ kann seitens des Mitarbeiters initiiert werden und stellt ein individuelles Beratungsgespräch dar. Inhaltliche Schwerpunkte sind Entwicklungsperspektiven, Möglichkeiten der beruflichen Änderung und individuelle Personalentwicklungsmaßnahmen.

### Neuer Standort im Softwarepark Hagenberg

Die Avocodo GmbH eröffnete im Juli 2022 neben Linz und Wels einen weiteren Standort im Softwarepark Hagenberg. Auf rund 185 m<sup>2</sup> wurde ein modernes Arbeitsumfeld für 22 zusätzliche Mitarbeiter geschaffen. Die Arbeitsplätze sind mit modernem Equipment ausgestattet und schaffen maximale Flexibilität für die Belegschaft. Die Nähe zu Österreichs IT-Talentschmiede sowie zu den Studierenden ist für beide Seiten von Vorteil. Mit diesem Work Space

ist Avocodo als Arbeitgeber in direkter Umgebung der Studierenden und erleichtert ihnen die Vereinbarung von Studium und Arbeit.

Shared-Desks, ein flexibles Arbeitsmodell mit geteilten bzw. frei auswählbaren Arbeitsplätzen, stehen neben der Avocodo GmbH im gesamten Pierer-Konzern bereits an der Tagesordnung. Über ein digitales Buchungssystem haben die Angestellten die Möglichkeit, per Handy App, unkompliziert und flexibel Arbeitsplätze an allen Standorten zu reservieren.

### Starker Mitarbeiterzuwachs um 839 Personen

Die PIERER Mobility-Gruppe beschäftigte zum 31.12.2022 weltweit 6.088 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.249), davon 5.050 in Österreich (rund 83,0 %). 19,4 % der gesamten Belegschaft waren in der Forschung & Entwicklung tätig. 2022 betrug der Anteil der weiblichen Beschäftigten rund 25,4 %. An den Standorten Mattighofen, Munderfing, Thalheim und Schalchen ist die KTM AG einer der größten Arbeitgeber in der Region Oberösterreich. Im Berichtsjahr 2022 waren hier 4.622 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Mitarbeiterfluktuation<sup>1</sup> betrug bei der PIERER Mobility-Gruppe in den österreichischen Gesellschaften im Jahr 2022 unter 10 % (Vorjahr: <10 %). Darin inkludiert sind sämtliche Abgänge (exkl. Externe, befristete Dienstverhältnisse, freie Dienstnehmer, natürliche Fluktuation durch Pensionierung oder Tod) im Verhältnis zur Gesamtmitarbeiterzahl (exkl. geringfügig Angestellte während der Karenzzeit, freie Dienstnehmer (Testfahrer), Praktikanten/ Diplomanden, Feriapraktikanten, Leiharbeiter). Eine erweiterte Aufstellung der wichtigsten Mitarbeiterkennzahlen findet sich im Anhang.

<sup>1</sup> Aufgrund von fehlenden Mitarbeiterdaten und der Differenz in der länderspezifischen Betrachtungsweise für die Berechnung der Fluktuation ist eine globale Auswertung aktuell nicht möglich.

## 2. ARBEITSSICHERHEIT UND MITARBEITERGESUNDHEIT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten haben für die PIERER Mobility-Gruppe Priorität. Daher will sie neben den fachlichen Kompetenzen auch die körperliche und psychische Gesundheit ihrer Mitarbeiter erhalten sowie stärken. Ihr Ansatz ist, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Mitarbeiter vor Gesundheits- bzw. Verletzungsgefahren während der Arbeit durch geeignete Maßnahmen und Prozesse geschützt sind. Das ist die Voraussetzung, um berufliche Leistungen erbringen, mit körperlichen und mentalen Belastungen umgehen zu können. In der Richtlinie von PIERER Mobility zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sind die wichtigsten Grundsätze zum Gesundheitsschutz ihrer Beschäftigten sowie die Maßnahmen, die sie dafür ergreift, zusammengefasst.<sup>1</sup>

Als produzierendes, bzw. assemblierendes Unternehmen von Street- und Offroad-Motorrädern bestehen wesentliche Gesundheits-/Arbeitssicherheitsrisiken für die Mitarbeiter grundsätzlich im Bereich der Werkstätten sowie im Bereich von Testfahrten. Die Unternehmensgruppe verfolgt einen strategischen Ansatz für Gefahrenminimierung nach dem „STOP-Prinzip“, Vorsichtsmaßnahmen und speziellen Schulungen insbesondere in den Arbeitsbereichen mit hohem Gefahrenpotenzial. Großes Augenmerk wird auf die Einhaltung der erforderlichen und vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen gelegt bzw. dass jeder Arbeitnehmer die erteilten Weisungen befolgt. Im Besonderen ist jeder verpflichtet, die festgelegte und kostenlos bereitgestellte persönliche Schutzausrüstung zu tragen. Für jeden Mitarbeiter erfolgt vor Aufnahme der Tätigkeit eine Unterweisung zu Sicherheit- und Gesundheitsschutz. Zur Ableitung entsprechender Verbesserungsmaßnahmen gibt es ein Unfallmanagement.

Mit der Einführung einer unternehmensübergreifenden HSE-Software soll ein weiterer Schritt zur systematischen Verbesserung und zentralen Steuerung in diesem Bereich geschaffen werden. Die Implementierung ist im Geschäftsjahr 2023 geplant, um künftig den Arbeitsschutz digital zu managen und Legal Compliance sicherzustellen.

Das Ende 2021 etablierte Health & Safety Team zeichnet sich für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter verantwortlich. Unter der Teamleitung zeigen sich für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz weiter die Sicherheitsfachkräfte verantwortlich. Sie werden durch arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Fachdienstleister unterstützt. Für den Auf- und Ausbau der Themen Sport sowie betriebliche Gesundheitsförderung wurden im Berichtsjahr 2022 erste wichtige analytische Schritte gesetzt.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Um eine ständige Verbesserung im Bereich des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit zu erreichen, werden unter anderem präventiv durchgeführte Maßnahmen hinsichtlich allgemeiner Sicherheit am Arbeitsplatz und Mitarbeitergesundheit getroffen.

#### Fahrtrainings für Testfahrer

Ein besonderes Augenmerk der Bemühungen liegt seit einigen Jahren auf der bestmöglichen Vermeidung von Unfällen im Zuge von betrieblich erforderlichen Erprobungsfahrten mit Prototypen- und Serienmotorrädern. Mitarbeiter, die für Funktionserprobungs- und Testfahrten zuständig sind, werden in der **KTM Riders Academy** geschult, welche auch die Trainer stellt: durch spezielle Fahrtrainings ist gewährleistet, dass KTM Mitarbeiter ein dem Berufsbild entsprechendes Fahrtraining absolvieren. Die mit der F&E entwickelten Trainings sind, je nach beruflicher Notwendigkeit, stufenweise in drei Qualifikationslevel aufgebaut.

Im Berichtsjahr 2022 haben insgesamt 211 Mitarbeiter die angebotenen Motorrad-Fahrtrainings der KTM Riders Academy in 34 Kursterminen besucht. Es fanden von Basic Beginner Kursen über spezielle Street-Trainings bis hin zu Advanced sowie Auffrischkurse statt. Die Schulungsstunden betragen gesamt 1.683h.

#### Zur kontinuierlichen Prävention von Arbeitsunfällen und zur Gefahrenminimierung werden nach dem „STOP-Prinzip“ Maßnahmen in einem jährlich durchlaufenden Zyklus ergriffen:

- **Substitution:** z.B. Roboteranlagen für Schweißprozesse
- **Technische Schutzmaßnahmen:** z.B. Absicherung von Anlagen durch Schutzgitter
- **Organisatorische Maßnahmen:** z.B. Job Rotation
- **Persönliche Schutzmaßnahmen:** z.B. Schulungen, Persönliche Schutzausrüstung

#### Analyse von Arbeitsunfällen, um Risiken zu vermeiden

Um künftig Risiken zu vermeiden, werden die Arbeitsunfälle auf regelmäßiger Basis analysiert. Diese Analyse beginnt mit der vor Ort Begehung und einem persönlichen Gespräch aller Unfallbeteiligten. Daraufhin wird der Unfall in die betriebseigene Risikomatrix aufgenommen und analysiert. Häufungen von gleichen Unfällen ziehen die Ausarbeitung und Umsetzung gezielter Maßnahmen nach sich. Darüber hinaus wird bereits beim Bau von Produktionsanlagen darauf geachtet, dass ergonomische Aspekte miteinbezogen sowie

<sup>1</sup> Siehe aktuelle Fassung unter [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Arbeitssicherheits-u.-Mitarbeitergesundheitsrichtlinie\\_2022\\_PIERER-Mobility-AG.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Arbeitssicherheits-u.-Mitarbeitergesundheitsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf)

alle sicherheitstechnischen Vorschriften eingehalten werden. Im Jahr 2022 ereigneten sich in der PIERER Mobility-Gruppe 109 arbeitsbedingte Unfälle (davon 75 bei Mitarbeitern bzw. 34 bei Leiharbeitern). Die Zahl der Unfälle mit zumindest einem Ausfalltag lag gesamt bei 96 Unfällen (66 Mitarbeiter bzw. 30 Leiharbeiter). Alle arbeitsbedingten Unfälle sind an den KTM Standorten Mattighofen, Munderfing, Schalchen und Anif sowie den jeweiligen Teststrecken, aber auch im Straßenverkehr im Zuge eines Dauerlauftests, passiert. Die Hauptunfallursachen lassen sich auf mangelnde Aufmerksamkeit, Stolpern und Umknicken, den Umgang mit Arbeitsmitteln und maschinellen Betriebseinrichtungen sowie Fahrzeugen und anderen Beförderungsmitteln zurückführen. Die Verletzungsrate bei den Mitarbeitern beträgt 13,3 Arbeitsunfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Lost Time Frequency Injury Rate (LTFIR) liegt 2022 bei den Mitarbeitern bei 10,8 und bei den Leiharbeitern bei 35,1.<sup>1</sup>

#### **Im Jahr 2022 wurden konkret folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit umgesetzt:**

- Weiterführung der erfolgreichen Anpassung der Produktionsabläufe und der technischen Ausstattung der Produktionslinien zur Verringerung von Arbeitsunfällen.
- „Eye Tracking“ gestützte Schulungen zur Handhabung von Flurförderfahrzeugen im innerbetrieblichen Verkehr (in Zusammenarbeit mit der AUVA).
- Laufende Weiterentwicklung von Sicherheits- und Brandschutzunterweisungen für neu eintretende Produktionsmitarbeiter in enger Zusammenarbeit mit der eigenen „Production Academy“.
- Kontinuierlicher Ausbau von Absauganlagen bei Maschinen mit Staub bzw. Aerosolbildung (Drehmaschine, Gleitschleifanlage).
- Optimierungen der am Betriebsgelände umliegenden Verkehrswege, zum Beispiel: neue Bodenmarkierungen, Verbreiterung der Gehwege. Im Speziellen auch die Adaptierung der Verkehrswege an die neuen Gegebenheiten nach Umbauarbeiten.
- Optimierung der Arbeitsabläufe sowie organisatorische Änderungen im Lagerbereich, um Unfällen entgegenzuwirken.
- Verschärfung der Sicherheitsrichtlinien für Besucher in den Produktions- und Logistikbereichen.
- Erarbeitung neuer Konzepte zur Steigerung der Awareness im Bereich der Arbeitssicherheit (z.B. Safety Days)
- Implementierung einer Gefahrstoffdatenbank und Optimierung des Gefahrstoffmanagement-Prozesses.

#### **Gesundheitsförderung & Sport**

Mit der Bündelung der Themen im Health & Safety Team wurden weitere Ressourcen geschaffen, um zielgerichtete Konzepte und Maßnahmen im Bereich der Gesundheitsförderung und des Sports zu entwickeln. Im Berichtsjahr 2022 wurden grundlegende strategische Eckpfeiler für die künftige Bereichsausrichtung und der Themenfelder gelegt. Es erfolgte die Planung für den Auftakt im Steering Komitee (mit dem Arbeitsmedizinischen Dienst, Betriebsrat und Human Resources), in welchem regelmäßig Schwerpunkte und Maßnahmen besprochen und beschlossen werden. Die weitere Ausrollung ist für 2023 geplant. Zudem verfolgte KTM im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter die Prävention von Skelettmuskelerkrankungen durch gezielte arbeitsplatzergonomische Projekte im Produktions- sowie Bürobereich. Neben Begehungen der Arbeitsplätze wurden ergonomische Beratungen durchgeführt, sowie entsprechende Informationen für Mitarbeiter ausgearbeitet. Ebenso fiel der Startschuss zur Weiterentwicklung der ergonomischen Schulungsangebote. Die Umsetzung erfolgte in Zusammenarbeit mit den Ergonomen des arbeitsmedizinischen Dienstes.

Auch die Prävention und Unterstützung bei psychischen Belastungen wurde in Zusammenarbeit mit dem Arbeitspsychologen (76 Beratungsgespräche KTM p.a.) und der Personalabteilung weitergeführt. Neben den Möglichkeiten zu Einzelberatungen zum Thema psychische Gesundheit (Konfliktberatung am Arbeitsplatz bei schwierigen Arbeitssituationen, Burn-Out, etc.) fanden Trainings wie beispielsweise Mental Health Awareness Trainings für Führungskräfte statt. Einzelfälle wurden intensiv von der Personalabteilung unterstützt und entsprechende Maßnahmen im Arbeitsumfeld getroffen oder ein interner Wechsel der Tätigkeit vollzogen. Es konnte eine Verringerung psychisch belastender Arbeitsbedingungen erreicht werden. Auch die erhöhte Belastung bestimmter Personen aufgrund der anhaltenden Pandemie oder der aktuell wirtschaftlich herausfordernden Situation konnte über das arbeitspsychologische Angebot sehr gut bedient werden. Darüber hinaus wurde weiterhin großer Wert auf die Wiedereingliederung in Teilzeit bzw. Integration beeinträchtigter Mitarbeiter gelegt.

Mit dem Ziel die Mitarbeiter zur Bewegung zu motivieren, wurde im Mai 2022 zum zweiten Mal der KTM Global Run 4 Wings for Life initiiert. Im September folgte dann die Teilnahme beim Salzburger Businesslauf 2022.

<sup>1</sup> Anzahl gearbeiteter Stunden in 2022: 6.122.869, inkl. Leiharbeiter 6.977.525. Seit dem Berichtsjahr 2021 wird die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTFIR) erhoben. Die LTFIR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Arbeitstag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel: LTFIR=Unfälle/Arbeitsstunden\*1.000.000. Siehe Tabelle im Anhang.

Im Zuge der Gesundheitsvorsorge im Lehrlingsbereich fanden neben den verpflichtenden Seh- und Hörtests auch eine ärztliche Untersuchung zum Lehrstart statt. Ein Workshop, der bei den Lehrlingen im ersten Lehrjahr Bewusstsein für die Relevanz von Gesundheit und Bewegung für ihre persönliche Leistungsfähigkeit schafft, wurde in Zusammenarbeit mit externen Experten realisiert. Er diente als Pilotprojekt auf Basis dessen weitere künftige Initiativen entwickelt werden.

Dass die Gesundheit der Mitarbeiter auch bei der Avocodo GmbH laufend gefördert wird, bestätigt das Gütesiegel für Betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) der Österreichischen Gesundheitskasse (ÖGK). Die Zuerkennung des Gütesiegels wurde erneut bis 2024 verlängert (Erstverleihung 2013). Ermäßigte Mitgliedsbeiträge im nahegelegenen Fitnessstudio, regelmäßige Teamevents, ein jährlicher Gesundheitstag sowie die Organisation von Impfungen stehen stets im Angebot. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt auf Teambuilding Aktivitäten und sportliche Bewerbe. Auf Wunsch der Belegschaft wurde eine Blutspendeaktion beim Roten Kreuz organisiert wie auch ein vierstündiger Erste Hilfe-Auffrischkurs in den eigenen Büroräumlichkeiten. Seit Juni 2022 hat Avocodo eine eigene Sicherheitsfachkraft für sämtliche Themen rund um die Arbeitssicherheit. Die arbeitsmedizinische Betreuung ist durch das arbeitsmedizinische Zentrum sichergestellt, welche z.B. Sehtests und ergonomische Beratungen durchführen.

## COVID-19

Die Corona-Pandemie verlangte auch speziell in den ersten beiden Quartalen von 2022 noch besonderes Augenmerk. Um die Mitarbeiter zu schützen und die Aufrechterhaltung des Betriebsablaufs zu gewährleisten, wurden vom KTM internen COVID-Team entsprechende Maßnahmen ausgearbeitet und die

internen Richtlinien den aktuellen Gegebenheiten fortlaufend angepasst. Sämtliche firmeninternen Einrichtungen und Angebote (COVID-Hotline, innerbetriebliche Test-Station, etc.) standen den Mitarbeitern das gesamte Berichtsjahr uneingeschränkt zur Verfügung. So konnten Verdachtsfälle rasch geklärt, Wartezeiten auf Testergebnisse stark verkürzt und mögliche Infektionsketten schneller durchbrochen werden.

Wegen dieser vorausschauenden Arbeitsweise und dem stetigen Austausch mit Behörden, konnten die Maßnahmen wie auch Verordnungen der Regierung umfänglich und rasch umgesetzt werden. Dadurch wurde eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen eingedämmt und das Risiko, sich im Unternehmen mit COVID-19 anzustecken, als gering eingeschätzt.

## Konsultation und Kommunikation

Als Vertreter der Mitarbeiter dienen in erster Linie die Sicherheitsvertrauenspersonen und die Arbeitsmediziner. Darüber hinaus können Mitarbeiter auch die Sicherheitsfachkraft oder den Betriebsrat konsultieren, um Informationen zu erhalten. Wichtige Informationen werden regelmäßig im Intranet, über die Führungskräfte und über die Infotafeln in den jeweiligen Bereichen kommuniziert. Um u.a. auch sicherheitsrelevante Themen schnell an die Belegschaft in den Produktionsbereichen zu kommunizieren, wurden digitale Screens direkt an den Eingängen installiert sowie eine Mitarbeiter-App gelauncht, um in Echtzeit Informationen einzuspielen. Ein weiteres wichtiges Instrument, um Informationen weiter zu tragen, ist der Arbeitsschutzausschuss<sup>1</sup> in dem jährlich die Sicherheitsvertrauenspersonen sowie Betriebsratsvertreter auf den aktuellen Stand gebracht werden. Überdies bietet der Ausschuss Platz für eine Diskussion über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

## STATUS QUO

Die relevanten Kennzahlen zur Arbeitssicherheit und Gesundheit für Mitarbeiter werden kontinuierlich getrackt und wenn nötig entsprechende Maßnahmen abgeleitet oder Prozesse adaptiert, respektive implementiert.

<sup>1</sup> Gesunde Arbeit - Arbeitsschutzausschuss (ASA): [https://www.gesundearbeit.at/cms/V02/V02\\_1.8.a/1342537038055/arbeitnehmerinnenschutz/zustaendige-personen/arbeitsschutzausschuss-asa](https://www.gesundearbeit.at/cms/V02/V02_1.8.a/1342537038055/arbeitnehmerinnenschutz/zustaendige-personen/arbeitsschutzausschuss-asa)



### 3. AUS- UND WEITERBILDUNG

#### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe verfolgt den Ansatz, durch Weiterbildungsangebote für bestehende Mitarbeiter interne Karrierewege und lebenslanges Lernen zu ermöglichen. So sind Beschäftigte zufriedener und bleiben dem Unternehmen treu, während sie als wertvolle Wissensträger und Fachkräfte den Erfolg des Unternehmens sichern.

Durch ein strukturiertes Personalmanagement sowie die stetige Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem unerwünschten Ausscheiden von Mitarbeitern entgegengewirkt. Zusätzlich wird Fachkräftemangel in der Unternehmensgruppe durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte adressiert. In der Produktion ist die Arbeitseinsatzfähigkeit der Mitarbeiter via Qualifikationsmatrix abgebildet. Zudem wird durch diese Matrix fortlaufend der Qualifikationsbedarf der Mitarbeiter ermittelt und die Weiterbildung entsprechend geplant.

Einen wesentlichen Aspekt in der Personalstrategie bildet die Lehrlingsausbildung, um den Fachkräftenachwuchs sicherzustellen, da gezielt und kompetenzorientiert ausgebildete Mitarbeiter maßgeblich zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Es wurden Voraussetzungen geschaffen, um die Anzahl der Lehrlinge zukünftig weiter zu steigern und neue Lehrberufe anzubieten. Ein anderer, wichtiger Erfolgsfaktor für das Erreichen der Unternehmensziele ist die wirksame Führung. Deshalb bietet das Unternehmen für neue Führungskräfte im Zuge des Eintritts bzw. nach Übernahme einer Führungsposition spezielle Trainings an. Die Kursschwerpunkte werden durch die jährliche Bedarfserhebung laufend angepasst. Mit zukunftsfähigen Ausbildungsmodellen kann so der Nachwuchs an Fach- und Führungskräften gewährleistet und zum lokalen Bildungsangebot beigetragen werden.

Im Speziellen setzt die PIERER Mobility-Gruppe verstärkt auf Online-Trainings zur zeitlich und örtlich flexiblen Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. Im Jahr 2022 wurden 88 verschiedene Online-Kurse angeboten. Die Kursangebote, die laufend angepasst und erweitert werden, finden sich auf dem „KTM\_academy Trainingsportal“. Das Ziel ist es, im Jahr 2023 alle Teile der Unternehmensgruppe weltweit an das Lernmanagementsystem anzubinden. Zusätzlich zum Desktop-System bietet die mobile App den Beschäftigten einen noch niederschwelligeren Zugang zu Aus- und Weiterbildungsangeboten – hier soll der Zugang sukzessive für alle Mitarbeiter ebenfalls 2023 weltweit erweitert werden. Die Gruppe fördert den internen Wissensaustausch durch eigene Fachexperten („Train the Trainer“). Das ist auch der Grund, warum sie stets bemüht ist, ihre vierte Erfolgssäule „die Mitarbeiter“ durch den Ausbau der Aus- und Weiterbildungsangebote zu festigen. E-Learning Schulungsräume sowie Terminals gehören in Zukunft genauso zum modernen Ausbildungskonzept wie Trainingstechnologien via Augmented und Virtual Reality, die sich

derzeit noch in Planung befinden.

#### People Development & Digital Learning

Die Abteilung People Development & Digital Learning kann in zwei Bereiche untergliedert werden: KTM\_Academy und Production Academy. Beide Bereiche bieten Trainings in Präsenz oder unterschiedlichen Onlineformaten (E-Learning, Webinar, Videos etc.) an. Der Fokus der KTM\_Academy liegt auf Aus- und Weiterbildung für unsere Angestellten. Untergliedert wird diese in folgende 4 Bereiche: Education, Expert Know-how, Leadership & Management und Toolbox.

- Education: Unterstützung finanziell oder auch in Form von bezahlter Abwesenheit für berufsbegleitende Ausbildungen (Werkmeister, Studium, Coaching etc.) sowie Bildungsteilzeit oder -karenz
- Expert Know-how: fachspezifische Trainings für einzelne Bereiche oder Berufsgruppen, wie Verhandlungstraining für Einkäufer, Requirements Engineering für R&D oder Personalverrechnungskurs für HR-Mitarbeiter
- Leadership & Management: Basis-Führungskräfte Trainings für alle neuen Führungskräfte sowie Vertiefungen auf unterschiedliche Themen im Bereich der Führung, eigener MBA Lehrgang, Projektmanagement
- Toolbox: Trainingskatalog der allen Mitarbeiter zu allgemeinen Weiterbildungsthemen wie Sprachonlinekurse, Kommunikations- und Präsentationstrainings, allgemeine Unterweisungen, Onboarding-Programme etc.

Der Fokus der Production Academy liegt auf der Aus- und Weiterbildung unserer Produktionsmitarbeiter. Im eigens dafür eingerichteten Trainingszentrum bekommen neue Mitarbeiter ein spezifisches Onboarding-Training inkl. Sicherheitsunterweisungen, Unternehmenspräsentation, Motorradwissen und technische Trainings. Bestehende Mitarbeiter werden ebenfalls an einzelnen Übungsstationen zu den Montagevorgängen trainiert (Schraubanlage, Kabel & Stecker etc.). Im Learning Center werden verschiedenste Weiterbildungen angeboten, wie Deutschkurse oder Führungskräfte-Trainings. Mit Innovationen wie Augmented Reality werden spezifische Lerninhalte trainiert.

#### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

##### KTM\_Insights

Um das breitgefächerte Know-how innerhalb der Gruppe einer größeren Anzahl an Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen, wurde 2022 die Trainingsoffensive „KTM\_Insights“ gestartet. Im Rahmen dieser Weiterbildungsinitiative wird Wissen über unterschiedliche

Unternehmensbereiche wie etwa fachspezifisches Wissen, Prozesse, Software oder Programme vermittelt. Dazu absolvieren die Wissens-träger, die „KTM\_Experts“ genannt werden, eine zweitägige interne „Train the Trainer“ Schulung, um danach ihr eigenes Training zu konzeptionieren. 2022 hat das Programm die ersten zehn KTM\_Experts ausgebildet.

### Leadership und Management

- **#LeadershipNextLevel**

Um für die unterschiedlichsten Führungsherausforderungen gewappnet zu sein, bietet die KTM\_academy seit dem Jahr 2021/22 im Rahmen des Programms „#LeadershipNextLevel“ Vertiefungstrainings zu vielen verschiedenen Führungsthemen an. Nach der regulären Führungskräfteausbildung haben leitende Angestellten die Möglichkeit, sich unter anderem zu Themen wie „Remote Leadership“, „Feedback als wichtiges Führungstool“, „Talentmanagement“ oder „Generationenmanagement“ weiterzuentwickeln. Im Jahr 2022 wurden insgesamt neun Vertiefungstrainings von 88 Führungskräften absolviert.

- **#LeadersNET**

Um den offenen Austausch untereinander und die Vernetzung konzernintern zu fördern, werden für Führungskräfte von der KTM\_academy in regelmäßigen Abständen Get-Together Veranstaltungen (#LeadersNET) angeboten. Dabei steht neben der Erweiterung individueller Kompetenzen der fachliche Wissenstransfer im Mittelpunkt. 2022 waren zwei Abende dieser Art mit insgesamt 36 Teilnehmern abgehalten.

### Production Academy – Ready to Speak

- **Deutschkurse für Produktionsmitarbeiter**

In internen Deutschkursen konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr 203 Mitarbeiter ihre Sprachkenntnisse verbessern. Die Deutschkurse fanden jeweils an die Schichten gekoppelt direkt im Betrieb statt. Im November 2022 wurden die Deutschkenntnisse mittels mehrphasigem Einstufungstest erhoben. Diese Mitarbeiter begannen in einer nächsten Phase ab Dezember 2022 die Kurse von Deutsch Basis bis B2.

- **Oberösterreichischer Landespreis für Integration**

Das Team der Production Academy war im November 2022 für den Oberösterreichischen Landespreis für Integration zum Thema „Sprache als Schlüssel zur gelungenen Arbeitsmarktintegration“ nominiert. Inhalt der Nominierung waren die von der Production Academy organisierten Deutschkurse für Produktionsmitarbeiter sowie die Umsetzung der in der Production Academy in bis zu 12 unterschiedlichen Sprachen durchgeführten Trainings (online wie auch Präsenz) für nicht-Deutsch-sprechende Mitarbeiter.

### Lehrlingsausbildung & Lehre mit Matura

Es ist ein zentrales Anliegen der Unternehmensgruppe, Lehrlinge im Anschluss an ihre Ausbildung weiter zu beschäftigen. Aufrecht bleibt daher eine Übernahmegarantie bei gutem und ausgezeichneten Lehrabschluss. Damit sichert sich das Unternehmen den Bedarf, an gut ausgebildeten Fachkräften und trägt gleichzeitig dazu bei, jungen Menschen den Start ins Berufsleben zu ermöglichen. Grundpfeiler der Lehrlingsausbildung ist die eigene Lehrwerkstatt. Hier wird die Grundausbildung aller technischen Lehrberufe und Spezialausbildungen durchgeführt und ermöglicht es den zukünftigen Facharbeitern, den Betrieb bestmöglich kennenzulernen.

Über 60 Lehrlinge erhalten über das Programm der Lehre mit Matura eine Weiterbildung auf Top-Niveau in den Gegenständen Mathematik, Deutsch und Englisch sowie einem Wahlpflichtfach. Diese Ausbildung ist der Berufsreifeprüfung gleichgestellt und ermöglicht damit auch den Hochschulzugang. Die Trainings werden in den neuen Lehrsälen der Lehrwerkstatt während der Arbeitszeit angeboten.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 waren rund 200 Lehrlinge, der überwiegende Anteil davon in der Lehrwerkstatt am Headquarter in Mattighofen, beschäftigt (Vorjahr: rund 190). Ausgebildet wurde in 20 Lehrberufen:

- Applikationsentwicklung - Coding
- Betriebslogistikkaufmann/-frau
- Bürokaufmann/-frau
- E-Commerce-Kaufmann/-frau
- Elektrotechnik (Hauptmodul Anlagen- und Betriebstechnik)
- Einkäufer/in
- Eventkaufmann/-frau
- Finanz- und Rechnungswesenassistent
- Industriekaufmann/-frau
- Informationstechnologie (Systemtechnik oder Betriebstechnik)
- Konstrukteur (Schwerpunkt Maschinenbautechnik)
- Kraftfahrzeugtechnik (Hauptmodul Motorradtechnik mit Spezialmodul Systemelektronik)
- Mechatronik (Hauptmodul Fertigungstechnik)
- Mechatronik (Automatisierungstechnik Duale Akademie)
- Medienfachmann/-frau und Berufsfotograf/In
- Metalltechnik (Hauptmodul Maschinenbautechnik)
- Metalltechnik (Hauptmodul Schweißtechnik)
- Sales & Market-Großhandelskaufmann/-frau
- Speditionskaufmann/-frau
- Speditionslogistiker/in
- Teilqualifikation Metallbearbeitung/Betriebslogistik

61 weibliche und 136 männliche Lehrlinge befanden sich im abgelaufenen Geschäftsjahr in einer Lehre, davon 75 % im

technischen sowie 25 % im kaufmännischen Bereich. Während der Lehre werden die Lehrlinge nicht nur für den angestrebten Beruf ausgebildet, sondern erhalten zusätzliche Lerninhalte, darunter Office Schulungen wie auch Kurse im Metall- und KFZ Bereich durch Ausbildungen bei externen Partnern. 25 % beenden zudem die Lehre mit Matura. Der gefragteste Bereich ist die KFZ-Technik, in welchem derzeit 39 % der technischen Lehrlinge ausgebildet werden, gefolgt vom Bereich Metalltechnik (37 %). Rund ein Viertel der Lehrlinge hat einen Ausbildungsplatz im kaufmännischen Bereich und 3 % in der Dualen Akademie. Nach Abschluss der Lehre bleiben nahezu alle Lehrlinge im Unternehmen, sei es in der Forschung & Entwicklung, dem Motorsport-Bereich oder in der Produktion. Damit nicht nur junge Menschen aus der Region die Möglichkeit einer Lehre bei KTM in Erwägung ziehen können, bietet das Unternehmen kostenlose Unterkünfte mit pädagogischer Betreuung an. Im Berichtsjahr erhielten 42 Lehrlinge diese Unterstützung.

2022 wurden bei der KTM AG 53 ausgelernte Mitarbeiter in unterschiedlichen Fachbereichen integriert. Davon haben rund 80 % ihre Abschlussprüfung mit Auszeichnung oder gutem Erfolg absolviert.

### Eröffnung Lehrwerkstatt

Am Hauptstandort Mattighofen wurde das Schulungszentrum für Lehrlinge umgebaut. Dabei wurden seit 2019 2,5 Mio. Euro in die moderne Ausbildungsinfrastruktur auf 3.000m<sup>2</sup> investiert. Der Einladung zur Eröffnung der Lehrwerkstatt im September 2022 folgten über 300 Interessierte, darunter auch zahlreiche Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik und Bildung. Die neue Lehrwerkstatt ist durch die Investition in ein Pneumatik-Elektro Labor, einen neuen Programmierraum für CNC sowie Konstruktion mit 3D-Druck und zu einer technisch gut ausgestatteten Ausbildungsstätte erwachsen. Zusätzlich wurden die KFZ-Arbeitsplätze erweitert und der gesamte Maschinenpark ausgebaut. Die Lehrwerkstatt bietet Kapazitäten für insgesamt 230 Lehrlinge – das ist auch das erklärte Ziel, um hier die Anzahl der Lehrlinge in den kommenden Jahren von aktuell rund 200 zu erhöhen.

### Duale Akademie: Ausbildung nach der Matura

Die Duale Akademie Österreich <sup>1</sup>, eine Ausbildungsinnovation, bietet speziell AHS-Maturanten, sowie Studierenden oder Berufsumsteigern die Möglichkeit einer praktischen Ausbildung in unterschiedlichsten Bereichen. In der Zeit von maximal drei Jahren wird das bereits theoretisch erlernte Wissen mit der Praxis im Unternehmen verknüpft. Anhand der bereichsspezifischen Projektarbeit wird das erarbeitete Know-how zusammengefasst.

Die KTM AG bildete im Jahr 2022 insgesamt sechs duale Akademiker in zwei Berufen aus (1 in Betriebslogistik, 5 in Kraftfahrzeugtechnik mit Hauptmodul Motorradtechnik). Auch die Avocodo GmbH setzt in Zusammenarbeit mit der CODERS.BAY <sup>2</sup> in Linz auf das Ausbildungskonzept der Dualen Akademie sowie auf das Angebot der Arbeitsplatznahen Qualifizierung (AQUA) gefördert vom Arbeitsmarktservice Oberösterreich und vom Land Oberösterreich. So konnte das Unternehmen insgesamt drei neue Lehrlinge für den Bereich „Applikationsentwicklung – Coding“ bzw. „Systemtechnik“ gewinnen.

### Besucher-Events

Um Interessierten einen Einblick in die Lehrlingsausbildung von KTM zu ermöglichen, wurden im vergangenen Jahr mehrere Events veranstaltet. Im Zuge der Langen Nacht der Lehre, an der sich mehrere Betriebe sowie Schulen aus dem österreichischen Innviertel beteiligt haben, wurde über 40 Familien eine exklusive Führung angeboten. An zwei Freitagen im März 2022 wurden die Tage der offenen Lehrwerkstatt veranstaltet, die mit über 300 Besuchern komplett ausgebucht waren. Im Rahmen der Schulkooperationen konnten den Betrieb auch 19 Klassen besuchen, die Mitarbeiter für die Lehrlingsausbildung begeistern durften.

### Internationaler Fachkräfteaustausch

In Kooperation mit der Einrichtung IFA (Internationaler Fachkräfte Austausch) haben kaufmännische und technische Lehrlinge die Möglichkeit, einen Auslandsaufenthalt in Europa zu absolvieren. Mit ihrem Fachwissen vor Ort unterstützen sie Kleinbetriebe und können so ihre sprachlichen wie auch sozialen Kompetenzen verbessern. Im Jahr 2022 haben zehn Lehrlinge am internationalen Fachkräfteaustausch teilgenommen und waren jeweils vier bis sechs Wochen im Ausland.

### Ausbildungsunterstützung

Bei besonderen Leistungen und hoher Eigenmotivation unterstützt die Gruppe Mitarbeiter dabei, ein Studium oder auch eine Werkmeisterausbildung berufsbegleitend zu absolvieren. Dies geschieht durch Kostenübernahme, aber auch mit der Gewährung von Sonderurlaub, freien Zeiten zur Prüfungsvorbereitung oder klassischer Bildungsteilzeit. Die Voraussetzung ist, dass das gewählte Fach in Zusammenhang mit der aktuellen Position bzw. mit möglichen Positionen in der Unternehmensgruppe steht. Im Jahr 2022 haben dies 24 Mitarbeiter aus verschiedenen Unternehmensbereichen in Anspruch genommen.

<sup>1</sup> Weitere Informationen unter <https://www.dualeakademie.at/>

<sup>2</sup> CODERS.BAY ist eine Ausbildungsstätte für zukünftige Programmierer und Netzwerktechniker.

### Aus- und Weiterbildungsstunden

Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter in Österreich betrug rund 120.000 Stunden (Vorjahr rund 124.000). Pro Mitarbeiter waren es durchschnittlich 22 Stunden (Vorjahr: rund 26 Stunden). Der Aufwand für die Aus- und Weiterbildungskosten betrug im Berichtsjahr global rund EUR 2.793.000. Siehe auch Tabelle zur „Aus- und Weiterbildung“ im Anhang.

### STATUS QUO

Halbjährlich wird die Anzahl der Aus- und Weiterbildungsstunden für Mitarbeiter evaluiert und daraus Maßnahmen abgeleitet. Des Weiteren wird einmal pro Jahr eine Bedarfserhebung bei allen Führungskräften durchgeführt, um Trainings und Weiterbildungen anzubieten, die dem aktuellen Bedarf der Fachbereiche entsprechen organisiert und durchgeführt werden können.



## 4. DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe legt besonderen Wert darauf, dass alle Mitarbeiter fair und respektvoll behandelt werden. Sie schafft ein Arbeitsklima, in dem Personen mit unterschiedlichen Weltanschauungen, Kulturen, Lebensstile, persönlichen Hintergründen und Kenntnissen geschätzt werden. Soziale Gerechtigkeit soll so gefördert werden, während Diskriminierung und Ungleichheit bekämpft und vermieden werden sollen. Dieser Ansatz spiegelt sich auch in einer fairen Bezahlung und einheitlichen Arbeitsstandards wider, um dem Risiko von Ungleichbehandlungen vorzubeugen.

PIERER Mobility hat in ihrer Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie definiert, wie sie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe fördern will und wie sie allen Formen der Diskriminierung sowie Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Diese Richtlinie ist für alle Beschäftigten der Unternehmensgruppe verbindlich und im Intranet sowie auf der Unternehmenswebseite<sup>1</sup> abrufbar.

Seit 2018 ist der Frauenanteil im Konzern um rund 10,6 % angestiegen. Die Gruppe will die Tätigkeit in einem Industriebetrieb auch für weibliche Arbeitskräfte attraktiver machen und noch mehr Frauen für technische Berufe, die hinkünftig stärker angefragt werden, begeistern. So strebt sie an, die Zahl der weiblichen Beschäftigten, insbesondere in der Produktion und produktionsnahen Bereichen, in den nächsten Jahren kontinuierlich zu erhöhen. Als internationaler Konzern schätzt sie die Vielfalt, die in der Herkunft, der Kultur, der Sprache und den Ideen ihrer Mitarbeiter zum Ausdruck kommt. Die Verantwortung, Initiativen zur Förderung der Vielfalt voranzutreiben, hat der Bereichsleiter von Human Resources. Im Berichtsjahr waren Mitarbeiter aus 68 Nationalitäten in der Unternehmensgruppe beschäftigt. PIERER Mobility ist, was das Alter der Mitarbeiter betrifft, ein junges und dynamisches Unternehmen mit einem globalen Durchschnittsalter von 36,8 Jahren.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Integration internationaler Mitarbeiter und Menschen mit Beeinträchtigung

Zur Integrationsförderung und -unterstützung von internationalen Mitarbeitern arbeitet KTM mit der Initiative Lebensraum Innviertel bzw. die KTM Technologies GmbH mit der Innovation Salzburg GmbH zusammen. Im Rahmen dieser Kooperationen werden laufend explizit für sie Informations- und Netzwerkveranstaltungen zur Integration in der Region bzw. in Österreich angeboten und in Fragen des täglichen Lebens unterstützt.

Es wird ein Pocket-Guide zur Verfügung gestellt, in dem sind beispielsweise rechtliche und steuerliche Informationen, österreichtypische Gepflogenheiten, Wissenswerte zum Gesundheits- sowie Sozialsystem aber ebenso Vorschläge zur Freizeitgestaltung enthalten. Weiters bekommt jeder internationale Mitarbeiter das firmeninterne Welcome-Booklet mit weiteren Informationen, die bei der Ankunft in Österreich beachtet werden müssen, hilfreiche Tipps und regionsspezifische Anlaufstellen.

Durch Partnerschaften und Fachvorträge an internationalen Hochschulen sowie durch das Angebot von Praktikumsplätzen wird gezielt versucht, vielfältige Talente zu rekrutieren. Es werden Fach- und Führungskräfte ins Ausland entsendet, um einen Wissens- sowie Erfahrungsaustausch zu gewährleisten. Diese unterstützen auch bei der Entwicklung neuer Standorte im Ausland und sind teilweise dauerhaft dort beschäftigt. Zudem werden aktiv Maßnahmen zur Integration auf allen Ebenen gesetzt. Hierzu werden definierte Arbeitsplätze an Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen vergeben. Außerdem wird ein strukturierter Prozess in enger Abstimmung mit der Abteilung für „Health & Safety“ eingeführt, um Mitarbeiter mit Beeinträchtigung in Unternehmensbereiche besser einzugliedern. Zum 31.12.2022 waren insgesamt 54 Menschen mit Beeinträchtigung (gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50 %) in der PIERER Mobility-Gruppe beschäftigt.

#### Flexible Arbeitsgestaltung

Die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitsgestaltung (Teilzeittstellen, Homeoffice und flexible Arbeitszeiten) soll auch in Zukunft die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, damit die Rückkehr und die dauerhafte Bindung an das Unternehmen ermöglichen. Im Berichtszeitraum haben insgesamt 120 Mitarbeiter nach ihrer Karenzierung (durch Bildung oder Geburt) ihre Arbeit in der PIERER Mobility-Gruppe wiederaufgenommen (davon rund 36 % Frauen). Die Rückkehrquote lag dabei im letzten Jahr bei rund 96 %. Infolge der Gleitzeitvereinbarung haben Beschäftigte zudem die Möglichkeit, ihre Arbeitszeiten gemäß der aktuellen Lebenssituation und dem Beruf mit familiären Anforderungen vereinbar zu gestalten.

#### Kinderbetreuung

Zur Unterstützung berufstätiger Eltern stehen derzeit 25 Betreuungsplätze in den Betriebskrabbelstuben in Munderfing und Mattighofen für Kinder im Alter von ein bis drei Jahren von KTM Mitarbeitern zur Verfügung. Aufgrund der regen Nachfrage ist die Eröffnung einer weiteren Betriebskrabbelstube in Mattighofen mit weiteren 12 Betreuungsplätzen ab Herbst 2023 geplant.

<sup>1</sup> Siehe aktuelle Fassung unter [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Diversitats-und-Antidiskriminierungsrichtlinie\\_2022\\_PIERER-Mobility-AG.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Diversitats-und-Antidiskriminierungsrichtlinie_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf)



© KTM/Felix Stejneger-Productions

Somit wird den Mitarbeitern die Möglichkeit geboten, ihre Kleinkinder während der Arbeitszeit von Montag bis Freitag zu einem sehr geringen Kostenbeitrag in die Betreuung eines qualifizierten Pädagoginnen-Teams zu geben. Zusätzlich wird seit 2021 auch eine kostenlose Kinderbetreuung in den Sommerferien angeboten. Ab 2023 ist eine Ausweitung von drei auf fünf Betreuungswochen im Juli/August geplant. Im Zuge der Sommerferienbetreuung wird ein umfassendes Kinderbetreuungsprogramm organisiert, das unter anderem auch eine Firmenführung in der Lehrwerkstatt, sowie einen Besuch der KTM Motohall beinhaltet. Durch diese Angebote werden Väter und Mütter in der Organisation der Kinderbetreuung unterstützt.

### Frauenförderung in MINT Berufen

Zur Förderung von Frauen in MINT Berufen hat die KTM AG bereits mehrere Maßnahmen gesetzt. Mitunter lädt KTM jedes Jahr interessierte Mädchen ein, um einen Einblick in die technischen Ausbildungsmöglichkeiten des Unternehmens zu bekommen. Beim Girl's Day nehmen sie an einer Produktionsführung teil und dürfen auch selbst Hand anlegen, indem sie an verschiedenen Stationen Schlüsselanhänger fräsen, an Motoren arbeiten, Messungen an Elektrotafeln durchführen oder ganze Räder demontieren. Die Stationen werden von den Ausbildern des Unternehmens fachmännisch betreut. Die Zahl der Mädchen in technischen Lehrberufen steigt stetig. Bei KTM wurde 2022, nach zwei Jahren coronabedingter Pause, der Girl's Day wieder am Standort abgehalten.

## 5. ARBEITNEHMERRECHTE UND ARBEITSBEDINGUNGEN

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Der Ansatz von PIERER Mobility ist, die Arbeitsbedingungen für ihre Beschäftigten fair und mitarbeiterfreundlich zu gestalten. Dazu zählen angemessene Entlohnung und stabile Arbeitsverhältnisse, sowie die Wertschätzung der Mitarbeiter und eine regelmäßige, offene, aktuelle Kommunikation zwischen Unternehmen und Mitarbeitern. Das stärkt auch das Engagement und die Zufriedenheit in der Belegschaft. Die Einhaltung gesetzlich geregelter Arbeitnehmerrechte ist im gesamten Wirkungsbereich des Unternehmens sicherzustellen. Dazu zählen z.B. die Versammlungsfreiheit sowie geregelte Lohnverhandlungen. PIERER Mobility bekennt sich zur Einhaltung von Rechtsvorschriften der jeweils gültigen nationalen als auch internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien: weitere Informationen finden sich in den „Erläuterungen zur Umsetzung der Bestimmungen der Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) in Österreich bzw. der PIERER Mobility-Gruppe“<sup>1</sup>.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Arbeitsstandard und Bezahlung

Rund 98 % der Mitarbeiter in der PIERER Mobility-Gruppe unterliegen Kollektivverträgen. Alle Stellenausschreibungen werden mit der Höhe des Mindestgehaltes ausgeschrieben, welches nach Eignung und Erfahrung überzahlt werden kann. So ist sichergestellt, dass jedem Bewerber bereits im Vorfeld die Mindestentlohnung für die ausgeschriebene Stelle bekannt ist.

#### Betriebsrat

Die Wahrung und Förderung der betrieblichen Interessen der Arbeitnehmer im Betrieb wird durch den Betriebsrat gewährleistet. In der PIERER Mobility-Gruppe vertreten der Betriebsrat der KTM AG, der Betriebsrat der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und der Betriebsrat der KTM Components GmbH die Belegschaft an den Standorten in Mattighofen, Munderfing und Schalchen/Österreich. Aktuell besteht der Betriebsrat aus 41 Arbeitnehmervertretern, wobei zwei davon Mitglied des Aufsichtsrates der KTM AG<sup>2</sup> sind, und weitere zwei im Aufsichtsrat der KTM Components GmbH vertreten sind. Der Betriebsrat wird aktiv über die laufende Unternehmensentwicklung informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Neben der Wahl des Betriebsrates können Betriebsversammlungen auch zum Zweck der Information der Mitarbeiter bspw. zu laufenden Kollektivverhandlungen oder anderen wichtigen betrieblichen Themen stattfinden („Versammlungsfreiheit“).

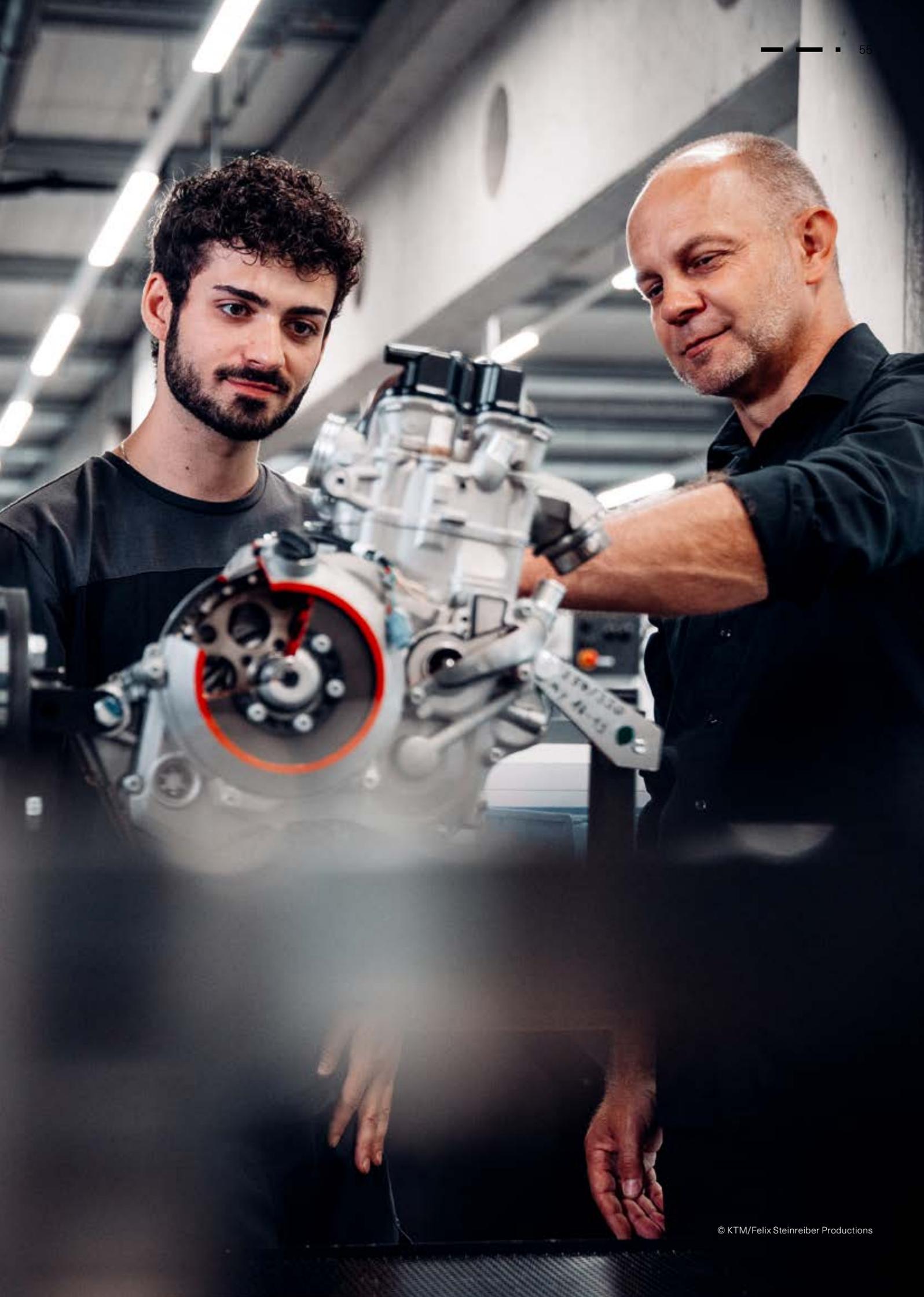
#### Teuerungsprämie

Das Unternehmen gewährte den Mitarbeitern<sup>3</sup> aus Anlass der gestiegenen Energiekosten, erhöhten Lebensmittelpreise und sonstigen Lebenshaltungskosten zur finanziellen Unterstützung für das Wirtschaftsjahr 2022 eine freiwillige Teuerungsprämie. Die Prämienhöhe beträgt für Vollzeitbeschäftigte EUR 3.000 und für Lehrlinge EUR 1.500. Diese einmalige Leistung ist sozialversicherungsfrei, für in Österreich steuerpflichtige Personen zudem auch lohnsteuerfrei und wurde zum 31.1.2022 an 4.311 Mitarbeiter ausbezahlt.

<sup>1</sup> Siehe aktuelle Fassung unter [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erlaeterungen-zu-Kernarbeitsnormen-der-ILO\\_2022\\_PIERER-Mobility-AG.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erlaeterungen-zu-Kernarbeitsnormen-der-ILO_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf)

<sup>2</sup> Siehe unter <https://ktmgroup.com/unternehmen/aufsichtsrat/>

<sup>3</sup> Das sind Mitarbeiter mit einem aufrechten, österreichischen Dienstverhältnis der KTM AG und deren Tochterunternehmen sowie der Avocodo GmbH und PIERER Innovation GmbH. Exklusive freie Dienstnehmer, Mitarbeiter in Altersteilzeitphase, Praktikanten und Diplomanden sowie Mitarbeiter mit einer individuellen Prämienvereinbarung mit Konzernanteil.





# Nachhaltige Mobilität

Zu einer der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Die PIERER Mobility-Gruppe ist unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTWs anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben. Daher teilt die Gruppe auf Ebene der KTM AG als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung<sup>1</sup>, welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes, sowie der „Sustainable and Smart Mobility“ Strategie der Europäischen Kommission orientiert.

Das Branchenziel, das auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“ basiert, besteht darin, durch einen technologie-neutralen Ansatz alle Anwendungsgebiete für Motorräder zu betrachten und zu bedienen. Eine gezielte Anwendung verschiedener Antriebstechnologien und Energieträger ermöglicht es, einen Beitrag zu ökologischen Zielen wie letztendlich auch der CO<sub>2</sub>-Neutralität im Verkehrssektor zu leisten.

In urbanen Umgebungen mit mittleren Geschwindigkeiten und kurzen Strecken werden sich Straßenfahrzeuge bis 11kW (15 PS) auch mit E-Antriebssträngen (48 Volt) durchsetzen. Bis 2024 werden drei elektrische Plattformen für Fahrzeuge in der Einstiegsklasse eingeführt, die teils auch ohne Motorradführerschein bewegt werden dürfen.

Bis 2030 wird mindestens ein Drittel des Konzernabsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erzielt.

In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten werden auch andere Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen (Freizeit- und Sportmotorrad) weiterhin so dynamisch betreiben zu können, ist Elektrifizierung mit der derzeitigen Batterietechnologie – abseits einiger Nischenprodukte – keine massentaugliche Alternative. In den High Performance-Segmenten wird daher der Fokus der Entwicklungen auf die weitere Optimierung des Verbrenners (z.B. CO<sub>2</sub>- und Geräusch-Reduktion)

sowie den Einsatz bzw. die Kompatibilität mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) gerichtet sein.

In der MotoGP wird ab 2024 mit gemischten Kraftstoffen („Blended Fuels“) gefahren. Beim sogenannten „blending“ wird herkömmlicher Treibstoff mit E-Fuels gemischt. Ab 2027 wird im Motorsport zu 100 % ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen getankt. Technologietransfer innerhalb der Unternehmensgruppe ist ein wichtiger Pfeiler. Die Innovationen und Erfahrungen aus dem Rennsport bilden schon seit langem die Grundlage für die Serienanwendung der Motorräder von PIERER Mobility. So ist eine schrittweise Einführung von E-Fuels und somit eine graduelle Dekarbonisierung der gesamten Fahrzeugflotte ebenso bei Serienmotorrädern machbar. Sämtliche Verbrennungsmotoren sind geeignet für den Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen. Grundsätzlich sind damit keine Eingriffe in die Motormechanik und Applikation notwendig.

Die Maßnahmen und Ziele befassen sich im ESG Handlungsbereich „Nachhaltige Mobilität“ mit den wesentlichen Themen wie folgt:

- Innovation aus eigener Forschung und Entwicklung
- Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung
- Produktqualität und Anwendersicherheit

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG Handlungsfeld sind die Geschäftsführer/Bereichsleiter der jeweiligen Geschäftsbereiche/Divisionen in der F&E (Homologation, Powertrain, ePowerpack, eDrive, ...), im Produktmanagement, Kundendienst und in der PIERER Innovation verantwortlich. Die Themenübersicht findet sich in der Tabelle „ESG Programm“ ab Seite 105. Nähere Informationen zu unserem Beitrag hinsichtlich Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) sind auf den Seiten 108-111 zusammengefasst.

<sup>1</sup> Dekarbonisierungsstrategie für Powered Two-Wheelers (PTWs) bis 2050: [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM\\_Position\\_Paper\\_2021\\_Decarbonisation\\_V7.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2021/10/ACEM_Position_Paper_2021_Decarbonisation_V7.pdf)

## 6. INNOVATION AUS EIGENER FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

PIERER Mobility verfolgt eine intensive F&E-Strategie, was auch die hohe Forschungsquote beweist. Ziel ist es, diese in den kommenden Jahren auf hohem Niveau zu halten. Als Resultat der Entwicklungsarbeit entstehen neuartige und sichere Technologien, die sich in ihrer Anwendung auf Menschen und Umwelt nachhaltig auswirken. Durch Innovation wird somit auch auf andere Nachhaltigkeitsthemen des Unternehmens positiv eingewirkt, so zum Beispiel vor allem auf Produktqualität, Anwendersicherheit und produktbezogene Klimaauswirkungen – wie zum Beispiel weitere CO<sub>2</sub>-Reduktion sowie Reduktion der Schadstoffemissionen für zukünftige Motoregenerationen bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (z.B. Euro 5+), Forschung und Entwicklung im Bereich alternativer Antriebstechnologien für PTWs. Gleichzeitig stärken diese Forschungsaktivitäten, den Wirtschaftsstandort in Österreich und sichern viele Arbeitsplätze für die Zukunft sowie das Bestehen des Betriebes.

Die F&E-Aktivitäten sind in einer eigenen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft gebündelt, um die stetig steigende Taktfrequenz der Technologieentwicklung hinkünftig gewährleisten zu können. Der jüngste F&E-Standort in Anif bei Salzburg bietet neben dem Bereich der E-Antriebs-Entwicklung innerhalb der F&E GmbH auch der KTM Technologies GmbH Raum für weiteres Wachstum. In diesem Kompetenzzentrum mit einer Fläche von 7.780 m<sup>2</sup> arbeiteten im Berichtsjahr rund 170 Mitarbeiter an der Entwicklung von Elektromotoren (inkl. Fahrzeugentwicklung).

Die F&E-Mitarbeiter verstehen es als ihre Mission, neue Standards im Motorradsegment zu setzen, um den Erwartungen der Endkunden gerecht zu werden, insbesondere im Bereich Sicherheit, Performance und Technologie.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Neben dem primären Ziel, die Produkt- und Technologieentwicklung im Bereich nachhaltiger Mobilitätskonzepte – wie z.B. elektrifizierte Fahrzeuge, Reduktion der Geräusch- und Abgasemissionen – voranzutreiben, hat sich das F&E-Team 2022 weiterhin mit der Steigerung der Produktentwicklungs-Effizienz durch Evaluierung und Weiterentwicklung der Prozesslandschaft im Bereich Forschung und Entwicklung, sowie im Bereich Produktion befasst.

#### Batterieentwicklung

Im Berichtsjahr wurde damit begonnen, eigene Traktionsbatterien im Haus zu entwickeln. Das gibt dem Motorrad- bzw. Fahrzeughersteller die Möglichkeit, Lösungen zu schaffen, die für das Recycling

ausgelegt sind. Je mehr Komponenten leichter trennbar sind, umso mehr Komponenten können in den Kreislauf zurückgeführt werden. Diese Batterien werden in verschiedenen Motorradmodellen der Unternehmensgruppe Verwendung finden, der erste Serieneinsatz ist für das Jahr 2024 geplant. Im Rahmen des Swappable Batteries Motorcycle Consortiums (SBMC) wird gemeinsam mit den anderen Mitgliedern in den kommenden Jahren ein technischer Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen erarbeitet. Ziel der Zusammenarbeit ist es, die vollständige Interoperabilität von austauschbaren Batterien zu gewährleisten, um ihre Anwendung zu erleichtern und die nachhaltige Mobilität zu fördern. Auf dem SBMC-Gipfel im Juli 2022 trafen sich dazu 40 Vertreter des Konsortiums in der KTM Motohall in Mattighofen. Diese Veranstaltung bot die Gelegenheit, um die Fortschritte des ersten Halbjahres seit Bestehen des Konsortiums zu reflektieren und die Weichen für die kommenden Aktivitäten zur Standardisierung zu stellen.

Darüber hinaus wird die Entwicklung einer gemeinsamen Plattformstrategie mit Bajaj Auto, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller für elektrische Zweiräder (48 Volt, 4-11 kW Leistung), die für die Marken beider Partner für verschiedene Produktvarianten verwendet wird, vorangetrieben. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben gemeinsamen Fahrzeugen eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen. Die Markteinführung der ersten Produkte ist in den Folgejahren geplant.

#### Synthetische Kraftstoffe

Die Mitarbeiter in der F&E haben bereits mehrere Untersuchungen mit synthetischen Kraftstoffen verschiedenster Formulierungen durchgeführt und sind zu dem Schluss gekommen, dass E-Fuels einen vollwertigen Ersatz für derzeitige Ottokraftstoffe darstellen können und Vorteile im Leistungs- sowie Abgasverhalten bieten. E-Fuels sind eine attraktive Alternative vor allem in schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten, wo auf Basis des Verbrennungsmotors auch andere Lösungsansätze wichtig sein werden. Nach dem derzeitigen Entwicklungsstand sieht die PIERER Mobility-Gruppe in E-Fuels eine reale Alternative, die umfangreiche Bestandsflotte CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. E-Fuels können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Die Vorteile von E-Fuels sind im Vergleich zu batterieelektrischen Antrieben die hohe Energiedichte und die leichte Speicherung. Weitere Informationen zu E-Fuels finden sich im ACEM-Positionspapier<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [https://acem.eu/images/publiq/2022/ACEM\\_position\\_paper\\_-\\_Efuels.pdf](https://acem.eu/images/publiq/2022/ACEM_position_paper_-_Efuels.pdf)

## Funktionale Leichtbau | Zielgerichteter Werkstoffeinsatz

Wenn es um die Entwicklung und Prototypen-Fertigung von leichten, hocheffizienten und wirtschaftlichen Lösungen für neue Fahrzeuge und deren Komponenten geht, gehört KTM Technologies zu den Experten für funktionalen Leichtbau. Erfolgsfaktor ist die Beherrschung des gesamten Produktentstehungsprozesses von der Technologie- und Bauteilentwicklung, Struktur- und Verfahrenssimulation über Life-Cycle-Assessments bis hin zur Industrialisierung. Sehr hohe Expertise besteht auch im Bereich der Entwicklung und Herstellung von Composite- und von 3D-gedruckten Bauteilen aus den verschiedensten Kunststoffen, sowie deren Kombination zu Hybridbauteilen. Durch die wachsende Notwendigkeit zur Energieeinsparung und Nachhaltigkeit tritt Leichtbau noch stärker in den Fokus. Wirtschaftlicher Leichtbau ist auch ein wichtiger Baustein für möglichst effiziente E-Fahrzeuge, die fahrdynamisch überzeugen.

Diesen Anforderungen entsprechend steht der möglichst zielgerichtete Einsatz von Werkstoffen im Fokus, ganz nach dem Motto „das richtige Material an der richtigen Stelle“. Unter diesen Prämissen werden bei KTM Technologies zukunftsfähige Produktlösungen geschaffen, die nicht nur Materialeigenschaften bestmöglich ausnutzen, sondern einen Schritt weitergedacht sind. Zukünftige Herausforderungen auf ökologischer und ökonomischer Ebene (Stichwort: **Ökobilanz und Materialverfügbarkeit**) werden bereits heute in den Entwicklungsprozess miteinbezogen.

Die dafür notwendigen Technologien entstammen unter anderem der internen Entwicklung. Die neuste Erfolgsgeschichte aus dem Hause KTM Technologies ist ein **hybrider Bremsscheibenschutz**, hergestellt mit der intern entwickelten und patentierten CONEXUS Technologie, welche das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien, ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben, ermöglicht. Dadurch werden nicht nur aufwendige Prozesse, sondern auch Ressourcen eingespart. Durch den zielgerichteten Einsatz der einzelnen Materialpartner können deren Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die ersten Serienbauteile sind bereits als Zubehör für alle MX und Enduro Full-Size-Modelle der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS verfügbar und werden zusätzlich ab Anfang 2023 fixer Bestandteil ausgewählter Fahrzeugmodelle. Das zweite Produkt, gefertigt mit derselben Technologie, ist ein hybrider Motorschutz, welcher ebenfalls Anfang nächsten Jahres in den Verkauf geht.

Die beiden Serienbauteile zeichnen sich durch Composite-Einleger in ansprechender Carbon-Optik aus, die mit einem schlagzähem Kunststoff funktionalisiert werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht nicht nur die stoffschlüssige Verbindung, sondern auch die einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien. Dadurch lässt sich für den jeweiligen Werkstoff das bestmögliche End-of-life Szenario realisieren.

Um das volle Potential der CONEXUS Technologie zu veranschaulichen, wurde auf Basis des Bremsscheibenschutzes ein Demonstrator entwickelt, welcher alle Aspekte der Nachhaltigkeit adressiert. Durch den Einsatz von Flachfasern anstelle von Carbonfasern und die Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes, konnte der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck beim Materialeinsatz um knapp 70 % reduziert werden. Aufgrund der einfachen Trennbarkeit der verwendeten Materialpartner, kann zum Beispiel der eingesetzte Kunststoff recycelt und dem Prozess erneut zugeführt werden. Das Bauteil und die dahinterstehende Technologie wurde Anfang des Jahres in Paris mit dem JEC Composites Innovationsaward, der höchsten Ehrung der Composite-Industrie, ausgezeichnet. Zusätzlich konnte das Bauteil bei der Automotive Night, veranstaltet von der Society of Plastic Engineers, den ersten Platz in der Kategorie „Body Exterior“ erringen.

Um die Entwicklungen unter realistischen Bedingungen erproben zu können, werden vollfunktionale Prototypen in den eigenen Werkstätten gebaut. Im neuen Gebäude wurden hierfür optimale Rahmenbedingungen geschaffen und die professionelle Ausstattung an Prüfständen, Messtechnik und Analyse-Tools weiter ausgebaut. Hier können Prototypen in allen Phasen der Entwicklung im Haus abgestimmt, getestet und validiert werden. Dies ist gerade für eine schnelle, sichere und qualitativ einwandfreie Entwicklung von anspruchsvollen und hochleistungsfähigen E-Fahrzeugen von großem Vorteil.

Die Mitwirkung an ausgewählten weiteren konzernübergreifenden Projekten zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Footprints und zur umfassenden Analyse der Umweltauswirkungen unserer Produkte gehören ebenso zu den KTM Technologies Aktivitäten für 2022 wie der zielgerichtete Ausbau von Know-how mit den Schwerpunkten Leichtbau, Kunststoff, 3D-Druck und neue Mobilität.

## Eco-Coaching als Werkzeug für nachhaltige Nutzung

Das Förderprojekt „EMotion“<sup>1</sup>, im Zuge dessen eine neue kostengünstige, energieeffiziente, komfortable und leichte Elektrozweiradplattform entwickelt wird, beschäftigt sich ebenfalls mit dem Thema Nachhaltigkeit. In Form einer Eco-Design Validierung wurde gemeinsam mit der Firma Daxer und Merl eine Lebenszyklusanalyse

<sup>1</sup> weitere Informationen zum EMotion-Projekt finden sich unter <https://www.ait.ac.at/themen/propulsion-technologies/projects/emotion/>

(LCA<sup>1</sup>) durchgeführt, um Potenziale im Sinne einer CO<sub>2</sub> Reduktion zu identifizieren und in weiterer Folge zu optimieren. In diesem Prozess wurde sowohl die Produktion als auch die Nutzungsphase und die End of Life Phase mitberücksichtigt, um ein gesamtheitliches Bild zu schaffen.

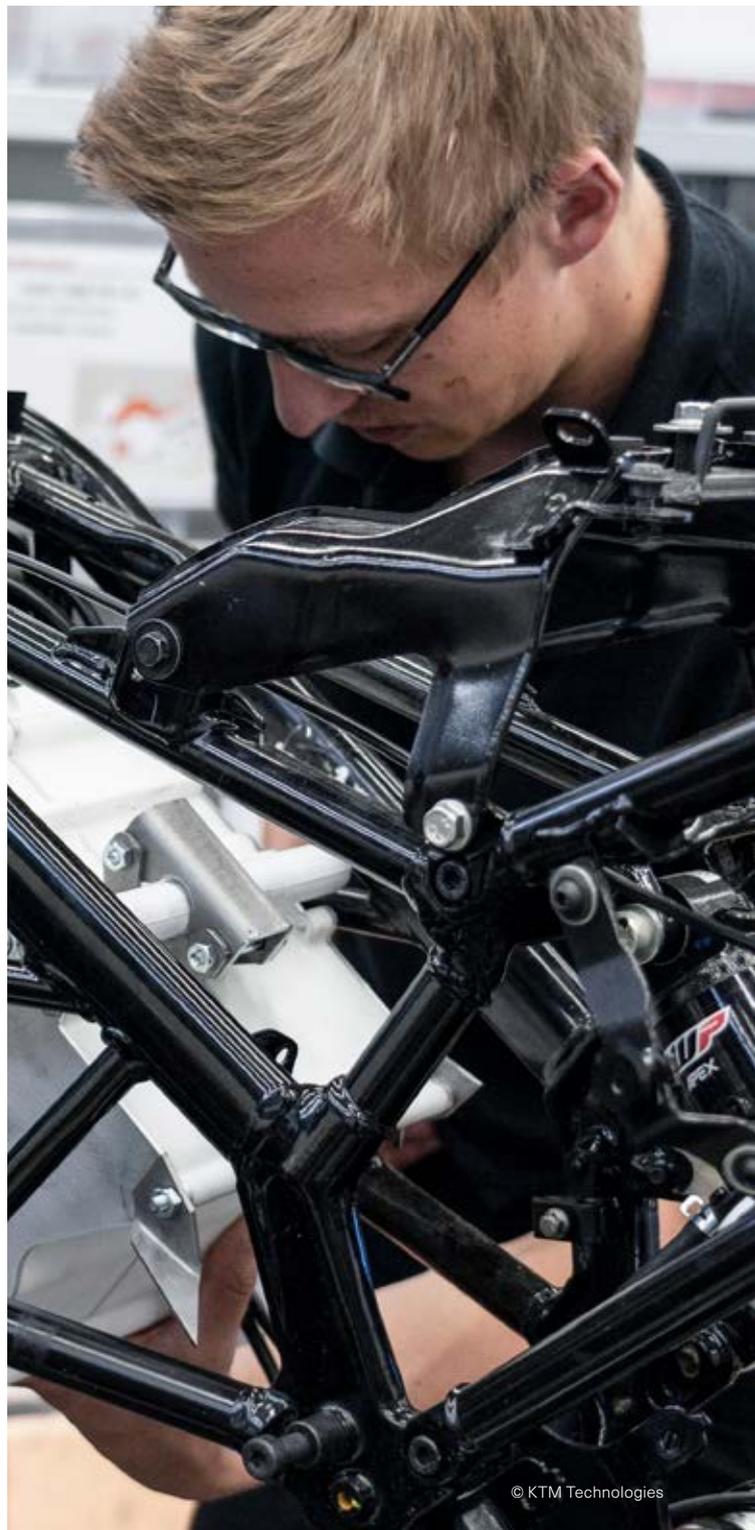
Die Ergebnisse zeigen, dass die elektronischen Komponenten, speziell die Batterien sowie der Antrieb, die größten Verbesserungspotenziale aufweisen. Durch eine simulationsgetriebene Leichtbaustrategie, welche schon in den Serienprojekten Anwendung findet, konnten die strukturellen Komponenten bereits nahe an ein Optimum geführt werden.

Der CO<sub>2</sub> Footprint in der Nutzungsphase ist sehr stark vom jeweiligen zu Grunde liegenden Strommix abhängig, wobei der Haupteinfluss hier die Art und Weise der Nutzung ist. Der Eco-Coaching Ansatz weist ein großes Potenzial in der CO<sub>2</sub> Reduktion auf. Nimmt man hier beispielsweise den europäischen Strommix als Referenz, dann können bis zu 147 kg CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug eingespart werden.

Ebenso werden in „EMotion“ Recyclingmaterialien für unterschiedliche Komponenten berücksichtigt, um den Klimaimpact für die Fahrzeugfertigung weiter zu reduzieren. So kommen bei der Fertigung der Kunststoffbauteile im Rapid Prototyping Verfahren (3D SLS<sup>2</sup> Druck) nachhaltige Pulver zum Einsatz, die zum Teil aus recyceltem Material bestehen. Die Pilotphase ist von April bis November 2023 geplant.

### Mitarbeiter & Investitionen

Die Entwicklung, Erprobung und Serienüberleitung neuer Konzepte im besonders technologiegetriebenen Motorrad-Premiumsegment erfordern ein stetig wachsendes interdisziplinäres Team von Spezialisten. Dies spiegelt sich in den erneut gestiegenen Mitarbeiterzahlen des Forschungs- und Entwicklungsbereichs wider. Zum Stichtag 31.12.2022 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe 1.181 Mitarbeiter (Vorjahr: 976), das entspricht 19,4 % der gesamten Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 8,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet.



© KTM Technologies

1 Life Cycle Assessment  
2 Selectives Laser Sintern

## 7. KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS DEM PRODUKTDESIGN/END OF LIFE

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, Klima- und Umweltauswirkungen ihrer Produkte bereits beim Design und für den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. So entstehen langlebigere, leicht zu reparierende Produkte, die am Ende ihrer Nutzung in wiederverwendbare bzw. rezyklierbare Teile und Materialien zerlegt werden können. Außerdem will sie in dieser frühen Phase den Fokus statt herkömmlicher (z.B. CO<sub>2</sub>-intensives Primäraluminium) auf nachhaltigere Materialien legen (z.B. Recycling-Metall, energieeffizientere Stoffe, Naturfasern, Materialien aus sozial unbedenklichen Quellen). Für die Batterieentsorgung gemäß den EU-Vorschriften besteht eine aufrechte Zusammenarbeit mit einem renommierten Recyclingunternehmen.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

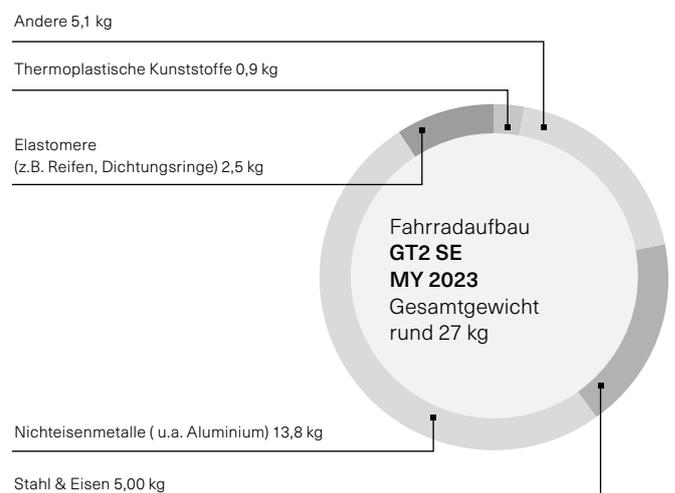
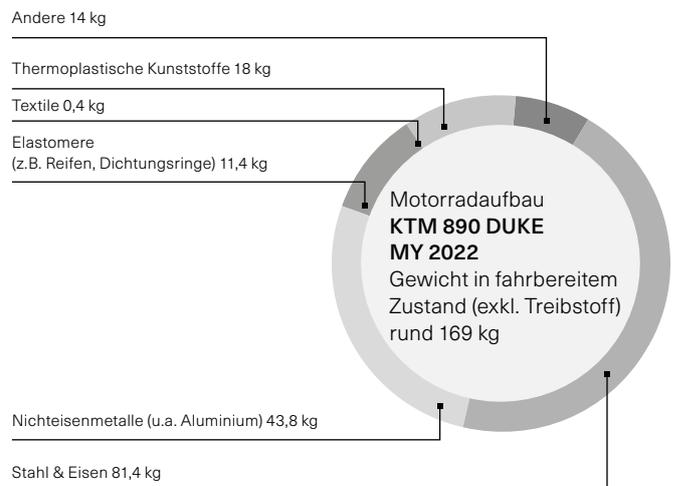
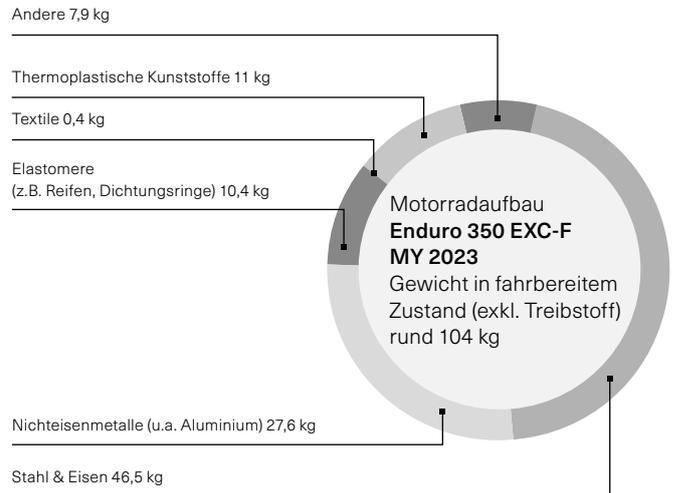
#### Ökobilanzierung als Bewertungsgrundlage (Innovationssteuerkreis - ISK Sustainable Engineering)

Um die Umweltauswirkungen der Produkte zu kennen und schon am Entwicklungsstart den Grundstein für eine nachhaltigere Entwicklung zu legen, wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools aufs nächste Level gehoben. Die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien stellt einen wichtigen Schritt in Richtung einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und in weiterer Folge von Gesamtfahrzeugen dar. Seit Mitte 2022 kommt in diesem Kontext die auf dem Gebiet der Ökobilanzierung führende Software GaBi von Sphera zum Einsatz. Somit können künftig neben dem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck auch weitere relevante Wirkungskategorien bewertet werden.

Diese zukunftsorientierten Tools in Kombination mit dem Fachwissen und der Erfahrung des Teams von KTM Technologies ermöglichen die Entwicklung ganzheitlich nachhaltigerer Produkte sowie Lösungen.

#### Verteilung der Materialien in Motorrädern und (E-)Fahrrädern

Die Grafiken spiegeln die Verteilung der eingesetzten Materialien bei Motorrädern und bei (E-)Fahrrädern der KTM AG wider. Basis für die Berechnung sind Daten zu repräsentativen Fahrzeugen aller Produktionsbereiche. Die Gewichtung resultiert aus den eingesetzten Materialien je angeführtes Modell:



## Eingesetztes Verpackungsmaterial

Bei der Einwegverpackung wird für die in den Grafiken angeführten Modellen folgende Mengen je Fahrzeug eingesetzt:

- **Enduro 350 EXC-F**  
Je nach Destination wird bei manchen Fahrzeugen eine Einwegverpackung eingesetzt. Diese Verpackung besteht zu rund 85 % aus erneuerbaren Rohstoffen wie Holz-/Kartongemisch. Das Gewicht dieser Verpackung beträgt 29 kg.
- **KTM 890 DUKE**  
Je nach Destination wird bei manchen Fahrzeugen eine Einwegverpackung eingesetzt. Diese Verpackung besteht zu rund 88 % aus erneuerbaren Rohstoffen wie Holz-/Kartongemisch. Das Gewicht dieser Verpackung beträgt 50 kg.
- **Husqvarna GT2 SE**  
Einwegverpackung bestehend aus Karton mit einem durchschnittlichen Gewicht von 7 kg je nach Rahmengröße. Einzelne sensible Komponenten werden zum Schutz der Ware mit Karton 0,6 kg, mit Noppenfolie „Foam“ 0,1 kg und plastic cover 0,12 kg geschützt. Je nach Destination und Modelgruppe unterscheidet sich das eingesetzte Verpackungsmaterial wie folgt: Bei Einwegverpackung von Lieferanten aus Asien wird zum Schutz des Rahmens mehr Noppenfolie eingesetzt und bei der Verpackung von Lieferanten aus der EU überwiegend Karton.

## Verwertung und Rückführung von Batterien

KTM schenkt der Verwertung und der Rückführung von Lithium-Ionen-Batterien besondere Beachtung. Dies betrifft vor allem die in den Elektrofahrzeugen verbauten Traktionsbatterien. Gemeint sind damit die Antriebsbatterien der KTM FREERIDE E sowie KTM SX-E und Husqvarna Motorcycles EE-Modelle, die ab dem Jahr 2014 in den Endkundenmarkt verbracht wurden. Diese Batterien sind auf Grund ihres hohen Energiegehalts von bis zu 3,9 kWh und einer Betriebsspannung von bis zu 302,4 Volt je nach Bauart der so genannten Hochvolttechnologie zuzuordnen. Sie enthalten bis zu 360 Stück Lithium-Ionen-Einzelzellen und somit eine entsprechend große Menge an wertvollen Rohstoffen, deren Rückgewinnung für eine weitere Verwendung in Hinblick auf die zunehmende Elektromobilität in der Zukunft des Individualverkehrs enorm wichtig ist. Um einen sorgsameren Umgang mit diesen wertvollen Ressourcen zu forcieren, wurde auf den Händlerkommunikationsplattformen

der Vertriebsgesellschaften eine Funktion implementiert, über die das KTM Händlernetz dazu verpflichtet ist, jede in den Markt gebrachte Traktionsbatterie zu registrieren. Das erfolgt durch eine Auslieferungsurkunde, welche sowohl für Traktionsbatterien im Motorrad als auch für Ersatzteil-PowerPacks im System einzutragen ist. Wird im Laufe des Produktlebenszyklus die Traktionsbatterie schwächer oder defekt, so kann diese auch direkt vom Hersteller repariert und einem erneuten Einsatz im Motorrad zugeführt werden.

## Batterieentsorgung

Ein weiterer Handlungsansatz ist die Batterieentsorgung nach geltender EU-Gesetzgebung. Zu diesem Zweck arbeitet KTM seit vier Jahren mit der Landbell Group<sup>1</sup> zusammen. Auf Basis des abgeschlossenen Kooperationsvertrages werden für KTM/Husqvarna/GASGAS Motorräder die Vorgaben der RICHTLINIE 2006/66/EG gezielter umgesetzt. In Folge der erweiterten Vereinbarung führt Landbell zentral auch für die Elektrofahrräder von PIERER New Mobility die Meldung aller in Verkehr gebrachten Batterien an die jeweiligen Länderbehörden (24 Länder) durch. Ebenso kann die Entsorgung aller Arten von Starter- oder Antriebsbatterien am Ende ihres Lebenszyklus über die Landbell Group Partner in den Ländern erfolgen, oder das Sammeln von Altbatterien über die Landbell Group Organisationen direkt abgewickelt werden. Da bisher von den Vertriebstöchtern den Verpflichtungen der Richtlinie über individuelle Vereinbarungen entsprochen wurde, wird den Compliance Verpflichtungen durch diese von der Unternehmenszentrale in Mattighofen gesteuerte Maßnahme, in jeder Hinsicht effizienter nachgekommen.

<sup>1</sup> <https://landbell-group.com/>

## 8. KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS DER PRODUKTNUTZUNG

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die Nutzung der Produkte ist mit erheblichen Umweltauswirkungen unter anderem durch die mit den Verbrennungsmotoren einhergehenden Abgas- und Lärmemissionen verbunden. Daher wollen wir die Klima- und Umweltauswirkungen der Produkte in der Nutzungsphase minimieren und dazu nachhaltige Technologien entwickeln bzw. anbieten. Auswirkungen entstehen z.B. aus der Herstellung und Verbrennung von fossilem Treibstoff (CO<sub>2</sub>-Emissionen, Umweltschäden aus der Erdölförderung) und dem Ausstoß sonstiger Schadstoffe (Luftverschmutzung, Bodenverschmutzung durch auslaufende Substanzen, Lärm). Unser Ziel ist es, Produkte in den Markt zu bringen, welche stets den neuesten Umweltstandards entsprechen bzw. umweltfreundlich entlang ihres gesamten Produktlebenszyklus sind und gleichzeitig auch einen hohen Zusatznutzen für den Kunden bieten (individuelle Mobilität). Insbesondere in Zeiten der gegenwärtig vorherrschenden Pandemie und der Energiekrise wünschen sich viele Menschen die Möglichkeit, unabhängig und ökologisch leistbar mobil zu sein.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Die Verordnung zur Typgenehmigung von Fahrzeugen der Kategorie „L“ (Verordnung (EU) 168/2013) schreibt vor, dass Fahrzeugtypen die nach dem 01.01.2024 erstmalig genehmigt werden, den „Euro 5+“-Anforderungen entsprechen müssen. Ab dem 01.01.2025 müssen alle Fahrzeugtypen diesen Anforderungen entsprechen. Zu den wesentlichen Inhalten der „Euro 5+“ Vorgaben gehören der erweiterte Funktionsumfang des OBD-2 Systems, Anpassungen des Nachweises zur Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und die Verringerung der Abgasgrenzwerte für die Enduro und Trial Motorräder. Ab September 2023 ist für neue Fahrzeugtypen auch das erweiterte RD-ASEP Geräuschmessverfahren der UNECE R41-05 anzuwenden.

#### Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten im Jahr 2022 lag im Abschluss der Entwicklungen der erweiterten OBD-2 Anforderungen und der Reduktion der Abgasemissionen von Enduro und Trial Motorrädern, um bis zum Stichtag 30. Dezember 2023 alle neuen Modelle bzw. 30. Dezember 2024 alle bestehenden Modelle nach den Vorgaben der „Euro 5+“ typgenehmigen zu können. Im Bereich der Geräuschemissionen wurden die Entwicklungen hinsichtlich der erweiterten RD-ASEP Prüfbedingungen weitgehend abgeschlossen. Dazu wurden sowohl auf der Geräuschmessstrecke als auch im akustischen Laborraum umfangreiche Messkampagnen durchgeführt und die Erkenntnisse in die Fahrzeug- sowie Antriebsentwicklung (Abgas-/Schalldämpfer-Anlage, Motorapplikation)

zurückgeführt, um bei neuen Fahrzeugtypen ab September 2023 die entsprechenden Anforderungen der UNECE R41-05 für die Typgenehmigung einzuhalten.

#### Zukünftige Entwicklungen im Bereich Emissionsprüfung

Die Diskussionen um Abgasemissionen im realen Fahrbetrieb, die sich im Wesentlichen auf die Hersteller von Personenkraftwagen bezogen haben, könnten Auswirkungen auf zukünftige Abgasvorschriften für Motorräder haben. Bislang wurden vom Gesetzgeber allerdings noch keine entsprechenden Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L (leichte 2, 3- und 4-Rad-Fahrzeuge) vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass für Fahrzeuge der Klasse L keine Emissionsprüfungen im realen Fahrbetrieb (auch als RDE-Prüfungen - „Real Driving Emission“ bezeichnet) vorgeschrieben sind. Hinzu kommt, dass es derzeit keine geeigneten RDE-Messsysteme für Motorräder gibt. Die so genannten PEMS (Portable Emission Measurement Systems) werden derzeit untersucht und müssen schließlich auch für den Einsatz an Motorrädern weiterentwickelt werden.

Im Berichtsjahr wurde eine Professur für „Akustik und Lärmentwicklungsforschung“ an der Technischen Universität Graz/Österreich ins Leben gerufen, die auch KTM monetär unterstützt. Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den Unterstützern die Themen für die Forschungsprojekte vorzugeben und diese voranzutreiben. Es ist geplant, dass konkrete Projekte im zweiten Halbjahr 2023 definiert und beauftragt werden.

#### Aktivitäten im Bereich von Fahrzeugen mit Elektroantrieben

Damit das Technologiefeld der Elektromobilität von einer breiteren Bevölkerungsgruppe angenommen wird, erhöht PIERER Mobility durch regelmäßigen Austausch das Bewusstsein ihrer Händler und Kunden, um den Umstieg auf elektrische Zweiräder zu erleichtern. Hierfür bietet sie beispielsweise Produkte mit einer Niedrigvolt-Akkutechnologie an, die viele Vorteile für alle Seiten mit sich bringt: Lagerung und Transport sind einfacher, wesentliche Reduktion beim Schulungsaufwand für Händler, Nutzung der bestehenden Ladeinfrastruktur (zum Beispiel alle Elektromotorräder können mit haushaltsüblichen Steckdosen aufgeladen werden) und umweltgerechte Batterieentsorgung. Das Angebot von E-Bikes für die jüngere Generation unterstützt Mind-Change – Elektromobilität wird selbstverständlicher Teil der Mobilität aller und wird sich auf kurzer Strecke sowie im urbanen Bereich durchsetzen.

Mit dem rein elektrisch betriebenen KTM FREERIDE E-XC Modell führt die KTM AG seit 2014 ein solches Produkt in ihrem Produktportfolio. Das Unternehmen ist seit Markteinführung der FREERIDE E-XC ein Pionier im Segment der leichten E-Mobilität. Durch eine neue Batteriezellengeneration konnte hier die Reichweite in den

vergangenen Jahren um 50 % gesteigert werden. Mit den Modellen KTM SX-E 5 und HUSVARNA EE 5, sowie GASGAS MC-E 5 wurden elektrische Wettbewerbsmotorräder für Kinder erfolgreich in Serie umgesetzt und auf den Markt gebracht. Im vergangenen Berichtsjahr wurde die Produktfamilie um weitere Modelle mit reduzierter Leistung und Batteriekapazität in Form der KTM SX-E 3, HUSQVARNA EE 3, sowie GASGAS MC-E 3 erweitert. Ausgestattet mit einer handbetätigten Vorder- und Hinterradbremse, bilden diese die Basis für Kinder zum einfachen Erlernen von Motorradfahntechniken. Ebenfalls im Produktportfolio enthalten sind auch die Electric-Balance-Bike. Diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit einem breiten Einsatzspektrum und einer großen Vielseitigkeit bieten den jüngsten Bikern eine Einstiegsplattform.

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 94.389 Stück (Vorjahr: 80.273) E-Motorräder, E-Fahrräder und Electric-Balance-Bike verkauft. Der Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers beträgt 19,10 % (Vorjahr: 18,43 %).

### Schadstoffausstoß der Fahrzeuge (Emissionen)

Innerhalb der Organisationsstruktur der KTM AG befinden sich neben der eigentlichen Fahrzeug-Assemblierung auch produzierende Vorbetriebe, wie etwa der Rahmenbau und die Auspufffertigung, die aufgrund des hohen Anteils an fügenden und zerspanenden Prozessschritten, ebenso wie der Bereich F&E, einen höheren Energiebedarf haben. An den Standorten der PIERER Mobility-Gruppe entstehen Treibhausgasemissionen direkt durch Verbrennung fossiler Kraftstoffe (**Scope-1-Emissionen**) sowie indirekt durch Fernwärme- und Stromverbrauch (**Scope-2-Emissionen**). Damit liegt der Anteil der Treibhausgasemissionen (in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten), der mit der Produktion, bzw. Assemblierung der Produkte verbunden ist, bei rund 1,5 % (Scope 1-2 „location based“). Der überwiegende Anteil der Treibhausgasemissionen mit rund 98,5 % entsteht in der Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge (**Scope-3-Emissionen**). Weiters betragen die Treibhausgasemissionen pro verkauftes Fahrzeug in der Entstehungsphase (Scope 1-2) rund 0,05 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: rund 0,05 t CO<sub>2</sub>-e) und in der Nutzungsphase (Scope 1-3) rund 3,74 t CO<sub>2</sub>-e (Vorjahr: rund 3,80 t CO<sub>2</sub>-e). Das entspricht einer Reduktion der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes Fahrzeug um rund 1,4 % (basierend auf Scope 1-3 Emissionen „location based“) gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg der Emissionen von direkten und indirekten Treibhausgasemissionen je verkauftes

Fahrzeug (basierend auf Scope 1-2, „location based“) resultiert unter anderem aus der erhöhten Produktionsmenge und dem Anstieg der Geschäftsreisen nach Corona. In der Berechnung wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft (inklusive die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM und Husqvarna Modelle, exklusive E-Bicycles) betrachtet. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang.

### Emissionsreduktion

Die mittleren CO<sub>2</sub>-Emissionen der berichteten Fahrzeugflotte in Höhe von 226.806 Stück betragen im Jahr 2022 79,59 g/km<sup>1</sup> (interne Berechnung PIERER Mobility AG). Damit sind die CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen im Berichtsjahr, auch wegen des unvermindert starken Absatzes bei ICE Modellen<sup>2</sup> mit mittleren und großen Hubräumen (> 500cc) um 0,23 g/km gestiegen (2021: 79,36 g/km). Allein bei den Modellen der LC8c (790/890 & 901) und LC8 (1290) Motorenplattformen konnte ein Absatz von 36.356 Stück verzeichnet werden, welches einem Anteil von >16 % am verkauften Modell-Mix entspricht.

Dennoch hat die PIERER Mobility AG den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer neu verkauften Fahrzeuge zwischen 2016 und 2022 um 2,06 % verringert (2021: 2,34 %)<sup>3</sup>. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch verringerte sich um 0,02 l/100km und lag im Berichtsjahr 2022 bei 3,39 l/100km<sup>4</sup>. Der Flottenverbrauch konnte zum Basisjahr 2016 um 2,98 % reduziert werden (2016: 3,5 l/100km). Dies entspricht einer Gesamtenergieeinsparung von 805,64 Gigajoule im Berichtsjahr 2022<sup>5</sup>.

### Senkung des Energiebedarfs für Produkte

Die Berechnungen für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuche der verkauften Fahrzeugflotte basieren auf den Vorgaben und Annahmen des World-harmonised Motorcycle Test Cycle (WMTC). Diese Methode wurde gewählt, weil damit ein weltweit harmonisierter Ansatz vorliegt. Zuvor basierten die Berechnungen auf den Vorgaben und Annahmen des New European Driving Cycle (NEDC) bzw. der Selbstverpflichtung der ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers). Mit der Einführung des WMTC Prüfzyklus und der Abgasnorm Euro 4 zum 1.1.2016 wurde das Berichtsjahr 2016 als Basisjahr gewählt. Zum besseren Verständnis geben wir den Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100 km an.

1 Seit 01/2016 müssen alle L-Kategorie Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WMTC zugelassen werden. Die betrifft alle zwei-, drei-, oder vierrädrigen Fahrzeuge gemäß Artikel 4 und Anhang I (Enduro-Krafträder (L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3)), Trial-Krafträder (L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3)) und schwere Gelände-Quads (L7e-B)) der EU-Verordnung 2013/168/EU, die dazu bestimmt sind, auf öffentlichen Straßen gefahren zu werden. Der Flottenwert setzt sich auf Basis der homologierten Prüfwerte lt. WMTC zusammen.

2 Der falsch erfasste CO<sub>2</sub> Emissionswert eines KTM Modells von Bajaj Auto erforderte eine Korrektur des Flottenemissionswerts für die Berichtsjahre 2021 und 2020.

3 GRI 302-5

4 Der Verbrauch setzt sich auf Basis von homologierten Prüfwerten lt. WMTC zusammen.

5 Berechnung in Gigajoule auf Basis Net CV lt. DEFRA für „Petrol (average biofuel blend)“

## 9. PRODUKTQUALITÄT UND ANWENDERSICHERHEIT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility AG hat sich zum Ziel gesetzt, besonders sichere und hochqualitative Produkte herzustellen und die Rückrufquote auf niedrigem Niveau zu halten. Eine höhere Qualität ermöglicht eine längere und zuverlässige Produktnutzung. Die Elektro- und Verbrennungsmotoren stellen Schlüsselkomponenten ihrer Motorräder dar und werden von der Unternehmensgruppe sowohl entwickelt als auch produziert. Sie garantieren die Identität der Produkte der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS. Eine der qualitätssichernden Maßnahmen ist zum Beispiel die Einführung der Prüfanlagen für den Euro 5 Abgasnorm, was eine 100-Prozent-Dichtheit aller relevanten Bauteile im Produktionsprozess gewährleistet.

Die Mission des Unternehmens ist es, unter anderem durch Einsatz von Fahrassistenzsystemen den Anteil an vermeidbaren Motorradunfällen auf ein technisch mögliches Minimum zu reduzieren. Dabei bezieht PIERER Mobility insbesondere den Unternehmensbereich Motorsport mit den Fahrerteams sowie andere relevante Stakeholdergruppen in die Erprobung und Validierung ein, um ein bestmögliches Gesamtergebnis für Anwender sicherstellen zu können. Die Unternehmensgruppe verfügt über ein weltweites Servicenetz von ca. 3.500 (mit Indien ca. 4.400) Motorrad-Fachwerkstätten, um den hohen Ansprüchen an das Qualitätsniveau unserer Produkte nachzukommen. Diese entsprechen definierten Qualitätsstandards hinsichtlich Infrastruktur, Ausstattung mit Spezialwerkzeugen und Ausbildung. Die Schulung der Werkstattfachkräfte erfolgt nach dem „Train-the-Trainer“ Prinzip vom Headquarter ausgehend mittels mehrwöchiger Präsenztrainingseinheiten, einer Selbststudium E-Academy, mobilen Lernmodulen und live übertragenen Webinaren.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### Recalls

Die Gesundheit und Sicherheit der Kunden/Anwender haben über alle Produktbereiche der PIERER Mobility AG hinweg stets oberste Priorität. Die Rückrufquote liegt im Berichtszeitraum trotz der wesentlich gestiegenen Verkaufszahlen und der Modellerweiterungen bei fünf Rückrufen. Dies ist der Beleg für die strengen Anforderungen entlang unserer Wertschöpfungskette und spricht für die hohe Produktqualität aller Marken samt aller Maßnahmen im Bereich der Marktbeobachtungen.

Weiterführende Informationen zu den Recalls finden sich auf den Produkt-Webseiten<sup>1</sup>. Als zusätzliches Sicherheitsfeature kann sich jeder KTM, Husqvarna & GASGAS Besitzer unter Service and Safety Check<sup>2</sup> informieren, ob bei seinem Fahrzeug (Fahrgestellnummer und Auslieferungsurkunde erforderlich) ein Rückruf durchzuführen ist.

#### Entwicklungen in der Motorrad- und Fahrsicherheit

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der KTM AG engagiert sich intensiv für die Sicherheit seiner Kunden und arbeitet an zukunftsweisenden Lösungen. Wie zum Beispiel die „Fahrzeug zu Fahrzeug (V2V)-Kommunikation“ bietet großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Fortschritte wurden in diesem Jahr in der Abstimmung mit Infrastruktur auf Autobahnen, sowie der prototypischen Umsetzung der notwendigen Security erzielt.

#### CMC ‚Next‘

KTM arbeitet weiter als Core Member im CMC (Connected Motorcycle Consortium) bei der Analyse von Unfallszenarien und der Vermeidung durch die Funkkommunikation mit. Dies dient auch der Vorbereitung einer Vorstellung der Ergebnisse im Jahr 2023. Dort sollen in Zusammenarbeit mit internationalen Motorrad- und PKW-Herstellern entsprechende Use Cases zur Unfallvermeidung gezeigt werden.

#### Warnmeldungen

Passend zu dem Engagement, kritische Situation rechtzeitig zu erkennen, beschäftigt sich KTM mit akustischen Warnmeldungen, welche es dem Fahrer ermöglichen sollen, rechtzeitig zu reagieren. Neue Erkenntnisse zur Wahrnehmbarkeit von akustischen Signalen wurden in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden erarbeitet. Diese Arbeitsergebnisse werden mit der nächsten Produktgeneration in die Serie eingeführt. Zusätzlich zu den akustischen Signalen hat man sich auch an Möglichkeiten zum haptischen Feedback für den Fahrer auseinandergesetzt. Hier gibt es trotz der vom Motorrad ausgehenden Vibrationen erfolgversprechende Ansätze, die besser als optische Hinweise wahrzunehmen sind.

#### Notruf

KTM hat eine Reihe von technischen Optionen zur Darstellung eines automatischen oder manuellen Notrufes am Motorrad untersucht und bewertet. Im nächsten Schritt wird die Umsetzung für ein

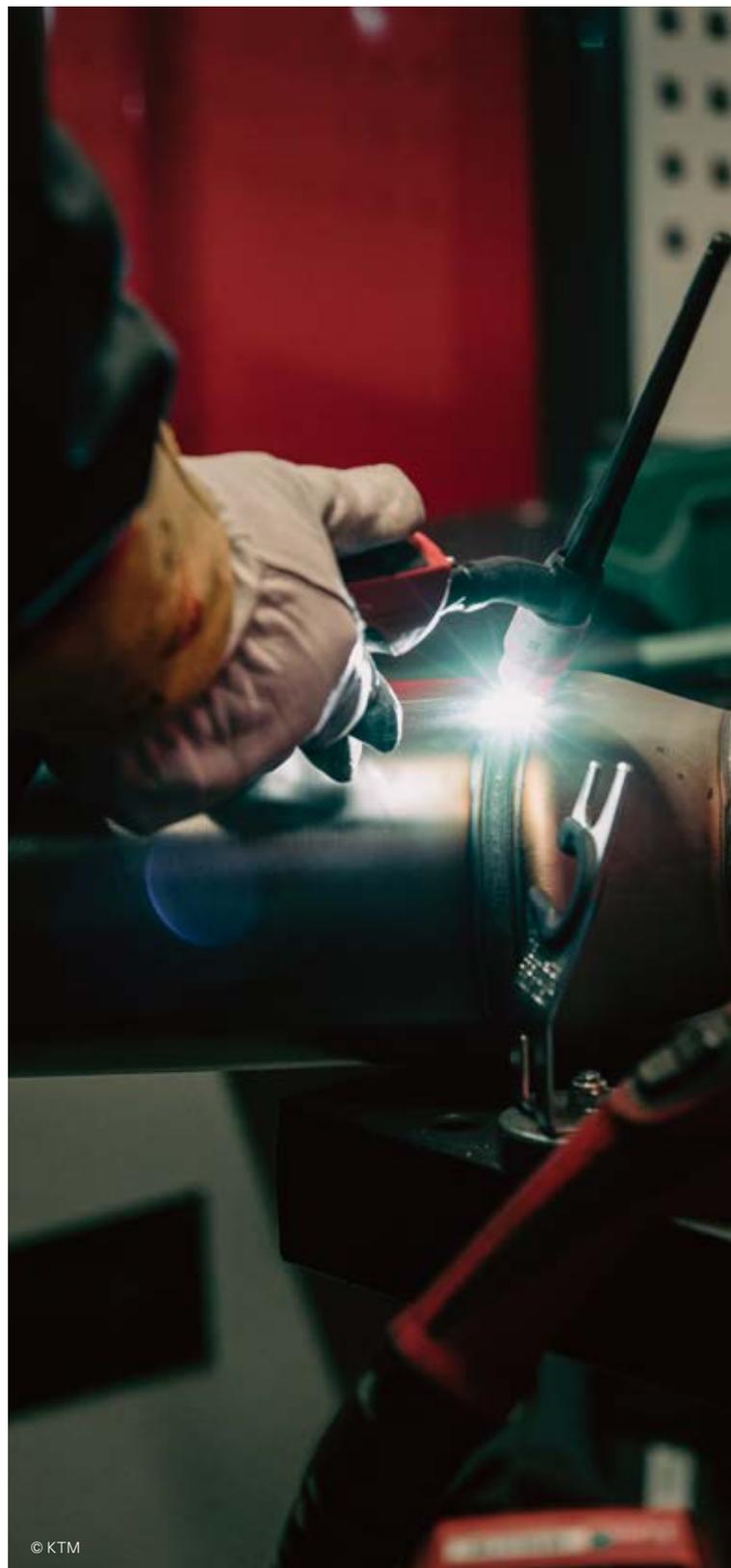
<sup>1</sup> <https://www.ktm.com/en-int/service/Safety.html> und <https://www.husqvarna-motorcycles.com/en-do/service/safety-information.html>  
<https://www.gasgas.com/de-de/service/safety-information.html>

<sup>2</sup> Siehe als Beispiel: <https://www.gasgas.com/de-de/service/service-and-safety-check.html>

konkretes Serienmodell erarbeitet. Dies findet unter Beachtung der Erkenntnisse aus dem europäischen eCall für Pkw und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den bereits abgeschlossenen und von der Europäischen Kommission geförderten Forschungsprojekten „I-HeERO“ und „sAFE“ statt. KTM war Partner in den beiden genannten Forschungsprojekten, und ist weiterhin aktiv an der Entwicklung eines EN Standards für motorradspezifische Funktionen eines automatischen eCall Systems beteiligt.

### Reichweitenvorhersage E-Fahrzeuge

Das Data Science & Business Modelling Team beschäftigte sich 2022 mit nachhaltigen Geschäftsmodellen und Services. Aufbauend auf einem hybriden Modellansatz („physical & data driven model“) werden Einflüsse des Fahrverhaltens sowie externe Einflussfaktoren identifiziert und bewertet. Der Aufbau einer Daten-Pipeline von Testdaten ermöglicht die Augmentation von Fahrzeugsignalen mit externen Daten und einer Klassifizierung dieser Szenarien in Bezug auf Restreichweiten. Schließlich soll ein Modell entwickelt, trainiert und validiert werden, um den Energieverbrauch von unterschiedlichen Fahrprofilen und Fahrsituationen vorhersagen zu können. Wichtige Themenfelder sind dabei vor allem die Optimierung und Ausweitung der Reichweiten-Kalkulationen im Bereich E-Fahrrad und E-Motorrad. Trotz zunehmender Beliebtheit der elektrischen Mobilität wird das Thema Reichweitenangst als einer der häufigsten Hindernisgründe für den Kauf oder regelmäßige Nutzung genannt, da E-Fahrzeuge nur über eine begrenzte Energiespeicherkapazität verfügen und der Energieverbrauch stark von den Umgebungsbedingungen sowie dem Verhalten des Fahrers abhängt. Standard – nicht dynamische – Restreichweiten-Kalkulationen führen zu Unzufriedenheit beim Kunden oder können gar zu Desinteresse an elektrischen Fahrzeugkategorien führen. Daher arbeitet die Unternehmensgruppe intensiv daran, die Reichweite spezifisch für jeden Fahrer und seine Bedingungen einschätzen zu können; sowohl über die Berücksichtigung des Fahrverhaltens als auch über die Komplexität der Umgebungsvariablen (Topografie etc.). Ziel ist es einerseits, dem Fahrer zu ermöglichen, fundierte Entscheidungen über die Routenplanung und das Lademanagement zu treffen, und andererseits auch die bestehende Restreichweitenkalkulation zu verbessern. Aufgrund von Verzögerungen seitens der Testdaten-Seite kann das Evaluierungsprojekt voraussichtlich im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Eine Serienentscheidung & -Implementierung würde dann dementsprechend erst ab dem Jahr 2024 starten können.



## Unterstützung Gebrauchtmotoren

Der Gebrauchtmotorenmarkt von Fahrzeugen ist stark durch die Kenntnis über den Zustand von Fahrzeugen und deren Komponenten geprägt. Verkäufer wollen den guten Zustand des Produktes kommunizieren und Käufer wollen die Aussagen über den Zustand des Produktes validieren. Daten, die über die Lifetime eines Fahrzeugs anfallen, können zur Unterstützung dieser Prozesse genutzt werden. Das Data Science & Business Modelling Team arbeitet an Analysen und Konzeptionen von Services, die den Marktakteuren helfen können, höheres Vertrauen in Transaktionen zu schaffen und somit gegebenenfalls die Nutzung von Fahrzeugen oder Komponenten zu verlängern. Bislang wurden noch keine konkreten Maßnahmen gesetzt, da man sich noch in der Konzeptentwicklungsphase befindet.

## Schulungen für 2-Rad-Techniker

Stets neue und immer komplexere Motorräder mit steigendem Innovationsgrad, neue Technologien – wie zum Beispiel E-Mobility, Connectivity, Abstandsradar – zusätzliche Marken und eine wachsende Anzahl von Vertriebspartnern in aller Welt stellen hohe Herausforderungen an die Aus- und Weiterbildung der 2-Rad-Techniker. Durch die Erweiterung der Schulungsräumlichkeiten im Jahr 2021 und ein integriertes Lernkonzept („Blended-Learning System“), das aus Online- und Präsenzeinheiten besteht, können neuen Händlern ein schnellerer Einstieg in die KTM-Service-Welt ermöglicht und die Basistechnologie vermittelt werden.

Aufgrund der Lockerung der Reisebeschränkungen im Jahr 2022 wurden die Präsenztrainings wieder forciert. Im Berichtsjahr fanden insgesamt 81 (+21 % YoY) teilweise parallele Präsenzschulungen mit insgesamt 193 (+40 % YoY) Schulungstagen statt. Nicht weniger als 467 (+190 % im Jahresvergleich) Teilnehmer aus 60 (+186 % im Jahresvergleich) Ländern konnten vor Ort „praxisnah“ geschult werden. Aufgrund des Digitalisierungsprojekts für Schulungskurse auf Bronze-Niveau im Jahr 2021 stieg die Abschlussquote mit 1.741 neuen Technikern auf Bronze-Niveau im Jahr 2022 um 76 %. Die Anzahl abgeschlossener Online-Schulungen betrug 69.408 (+6 % im Jahresvergleich) von 4.848 Benutzern von 1.856 Händlern. Im Laufe des Jahres wurden mehrere Maßnahmen zur Effizienz- und Inhaltsverbesserung umgesetzt, insbesondere:

- Ein KI-Avatar präsentiert die technischen Online-Schulungsvideos in fünf Sprachen. Die Verwendung von gesprochener Sprache anstelle von Untertiteln ermöglicht es dem Teilnehmer, sich auf den Inhalt, anstatt auf die Übersetzung zu konzentrieren. Der Aufwand für die finale Produktion eines Schulungsvideos reduziert sich auf wenige Stunden.

- 3D-Animationen werden von der technischen Schulungsabteilung im eigenen Haus erstellt. Anstelle vieler Textzeilen, die komplexe Konzepte und Technologien erklären, bietet der selektive Einsatz von Animationen den Teilnehmern ein viel besseres Verständnis des Lerninhalts und verkürzt die Lernphasen.

Bei der weitergeführten Integration der Fahrradsparte wurde ebenfalls auf die bewährten Prozesse und Strukturen nach Motorradvorbild gesetzt. Die virtuelle Kommunikationsplattform „Dealer.net“ (für Fahrzeug- und Teilebestellung, Garantieabwicklung etc.) und das Global Support Center & Wissensdatenbank für den internationalen Support wurden auf die Fahrräder ausgedehnt. Dazu wurden Schulungsvideos in fünf Sprachen ausgerollt.

## Messung der Händler- und Werkstattperformance für Hauptabsatzmärkte in Europa

Als wichtiges Steuerungsinstrument, um die Werkstattqualität des Fachhandels und somit die Servicezufriedenheit der Kunden sicherzustellen, wurde die 2021 eingeführte Werkstattevaluierung als Bonusvoraussetzung für den Fachhandel auch im Berichtsjahr fortgesetzt.

Im Rahmen der Werkstattevaluierung wurde der Fokus auf vier verschiedene Bereiche gelegt, die alle erfüllt sein müssen:

- Schulungs- und Qualifikationsstand der Werkstatt-Techniker
- Ausstattung der Werkstatt mit Spezialwerkzeug
- Mindesterfüllungsrate von zwei ausgewählten KPIs
- Erfüllung von zwei individuellen Zielen, die durch die jeweiligen marktverantwortlichen Kollegen je Fachwerkstatt festgelegt werden

Die Eckpunkte der Werkstattevaluierung sind sechs verschiedene Kennzahlen, aus denen die Werkstattperformance herausgelesen werden kann. Zwei KPIs waren 2022 Voraussetzung für einen Händlerbonus. Das ist ein wichtiges Steuerungsinstrument, um Trends frühzeitig zu erkennen bzw. auch um etwaige Projekterfolge messen zu können. Die KPIs decken folgende Schwerpunkte ab:

- Servicequalität
- Umsetzung von Marktaktionen
- Kundenbindung

Ein gut aufgestellter Support ist der Schlüssel zu zufriedenen und vor allem loyalen Kunden. Die Kundenansprüche haben sich in den letzten Jahren durch die Digitalisierung stark verändert. Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, werden die Customer Service Aktivitäten für alle Marken auch 2023 weiter ausgebaut.





# Umweltbewusste Produktion

Die PIERER Mobility-Gruppe legt bei der Motorradproduktion stets großen Wert auf den effizienten und ressourcenschonenden Einsatz von Werkstoffen und einen nachhaltigen Umgang mit den für den Produktionsprozess eingesetzten Ressourcen. Daher stellen Effizienzsteigerungen in vielen Bereichen neben einer möglichst vollständigen Rohstoffausnutzung inklusive deren Rückführung in den Wertstoffkreislauf einen besonders wichtigen Aspekt dar. Für die Koordination, Überwachung und Dokumentation der Prozesse bildet ein durch den TÜV Süd zertifiziertes Umweltmanagementsystem die Grundlage. Die definierten Managementprozesse werden über die bestehenden internen Auditprozesse abgesichert.

Die Gruppe ist bestrebt, Klima- und Umweltaspekte auch in ihrer Beschaffungstätigkeit und Logistik zu minimieren. Dabei spielen in der Planung die Länge der Transportwege und der Einsatz der verschiedenen Transportmittel (Schiff, Flugzeug, LKW) ebenso eine Rolle, wie die Qualität der Umwelt- sowie Klimaschutzbemühungen unserer Lieferanten und Logistik-Partner.

Die Maßnahmen und Ziele befassen sich im ESG Handlungsbereich „Umweltbewusste Produktion“ mit diesen wesentlichen Themen:

- Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung und Logistik
- Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion
- Abfallmanagement
- Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG Handlungsfeld sind die Bereichsleiter von Qualitäts-/Umwelt-/Immobilien-/Abfallmanagement, Beschaffung, Logistik, KTM Components, Motorenwerk und der Fahrzeugassemblierung verantwortlich. Die Themenübersicht findet sich in der Tabelle „ESG Programm“ ab Seite 105. Nähere Informationen zu unserem Beitrag hinsichtlich Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) sind auf den Seiten 106-108 zusammengefasst.

## 10. KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS BESCHAFFUNG UND LOGISTIK

### Konzept und Zielsetzung

Als internationales Unternehmen mit starkem Exportanteil und einer global breit aufgestellten Supply Chain muss sich die PIERER Mobility-Gruppe der wachsenden Herausforderungen in der Logistik-Branche stellen und mit ressourcenschonenden Technologien (zum Beispiel durch Erfüllung von Euro 6) und Abläufen effiziente Konzepte für immer komplexere Vorgänge entwickeln. Sie arbeitet überwiegend mit globalen Logistikdienstleistern zusammen, die entsprechende Initiativen verfolgen, um nachvollziehbare und wirksame Maßnahmen zur Belastungsreduktion der Umwelt zu schaffen. Ihr Ziel ist es, mittelfristig alle spendierten Sendungen ausschließlich an Transportunternehmen zu vergeben, die auch auf nachhaltige Initiativen (zum Beispiel Emissionsreduktion) setzen. Zudem will sie Verpackungsmaterial kontinuierlich reduzieren.

Die Unternehmensgruppe versucht außerdem durch die Umsetzung lokaler Beschaffungsstrategien für ihre Produktionsstandorte in Mattighofen und Munderfing, den europäischen Standort wirtschaftlich zu stärken, durch kürzere Transportwege sowohl niedrigere Transportkosten als auch umweltfreundlichere Lieferketten zu generieren. Bei der Vergabe neuer Projekte wird unter Berücksichtigung der lokalen Beschaffungsstrategien auf die Unterstützung sozialer Unternehmungen Wert gelegt. So werden geeignete Projekte vorzugsweise an integrative Betriebe in der Region vergeben. Zudem setzt sie den Fokus verstärkt auf kontinentale Lieferketten und langjährige Lieferpartnerschaften.

Die Gestaltung einer nachhaltigen Lieferkette soll mit der Datenerhebung und Nachhaltigkeitsbewertung der Zulieferer erreicht werden, dies sorgt für mehr Transparenz sorgen. Die Bewertung geschieht mittels der ESG Plattform SupplierAssurance. Die in diesem Handlungsfeld gesetzten Ziele und Maßnahmen hängen mit einem anderen wesentlichen Thema sehr eng zusammen. Deshalb wird es im Kapitel „Faire Geschäftspraktiken“ ausführlich behandelt.

Zusätzlich setzen wir auf ein KI-gestütztes Risiko Monitoringsystem, das sofortige Informationen über jegliche globalen Ereignisse bietet, welche sich direkt oder indirekt auf die Lieferkette auswirken. Dies ermöglicht es uns, frühzeitig Störeinflüsse entlang der Lieferkette zu entdecken, schnellstmöglich Gegenmaßnahmen zu setzen und dadurch Risiken in der Materialversorgung weitestgehend zu vermeiden. Durch dieses gezielte Monitoring kann neben der Resilienz-Optimierung innerhalb der Lieferkette auch die Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten global überprüft werden.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Die PIERER Mobility AG wird künftig verstärkt Investitionen bei österreichischen Zulieferern oder an den KTM Standorten in Mattighofen und Munderfing unterstützen. Weitere Projekte für 2023 sind unter anderem eine transparentere Darstellung der Lieferketten, um unser Risikomanagement effizienter umsetzen zu können, die Ausweitung der Nutzung der bereits genannten Nachhaltigkeitsplattform sowie die Prüfung und Überarbeitung des Prozesses zur Risikoanalyse und Bewertung der Lieferpartner in diesem Zusammenhang. Darüber hinaus wurde ein Projekt zur Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in bestehende Beschaffungsprozesse gestartet, welches im kommenden Jahr abgeschlossen wird. Maßnahmen hierzu werden im Kapitel „Faire Geschäftspraktiken“ näher beschrieben.

#### Interne Logistik

Für den Transport von Vor- sowie Fertigprodukten konzernintern und zwischen den Zulieferern legt die PIERER Mobility-Gruppe den Fokus auf die Verwendung von Umlaufverpackung. Jährlich wird die Quote an Umlaufgebilde für Lieferungen von Serienartikel innerhalb Österreichs sowie aus den Nachbarländern erhöht. Mit Jahresende 2022 wurden mehr als 26 % der Serienartikel in Mehrwegverpackung angeliefert, wodurch das gesetzte Ziel von 25 % übertroffen wurde. Das ergab die im Berichtsjahr durchgeführte Bewertung. Diese Quote wird sich im Jahr 2023 nur unwesentlich erhöhen, da Mehrwegprojekte für größere Bauteile in Planung sind, die längere Entwicklungszeit in Anspruch nehmen. 2023 ist eines der Hauptziele die Verpackungsanteile generell zu reduzieren. Dies soll durch die Forcierung stückgenauer Verpackungseinheiten sowie einer Reduktion vermeidbarer Verpackungsmaterialien wie diversen Folien, Füllmaterialien usw. erreicht werden. Ebenfalls werden Möglichkeiten untersucht, um die Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Speziell bei den Kunststoffabfällen und -verpackungen wird mit auf Recycling spezialisierte Unternehmen bereits geprüft, inwieweit diese regranuliert und erneut für verschiedenste Zwecke wiederverwendet werden können.

#### Transportlogistik

Im Zuge fortlaufender Optimierungsprozesse in der Transportlogistik wurde der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der spendierten Sendungen evaluiert wie auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Transportdienstleister aktiv

abgefragt. Als eindeutiges Handlungsfeld wurde die Reduktion von Luftfrachten identifiziert, die massiv zum CO<sub>2</sub>-Footprint beitragen, wobei Luftfrachten nur im Ausnahmefall und zur Vermeidung von Produktionsstillständen herangezogen werden. Die Datenerhebung erfolgt derzeit nur teilweise automatisiert, daher ist eine Offenlegung der Daten erst zum 31. Dezember des abgelaufenen Vorjahres möglich. Der Prozess befindet sich im Aufbau. Damit geht auch eine stetige Präzisierung der erhobenen Daten einher. Aus diesem Grund können sich bis zur nächsten Offenlegung Abweichungen ergeben. Ziel ist es, nach der Erfassung der Daten von zwei Folgejahren diese auch in die Berechnung des Footprints (Scope 3) heranzuziehen. Die indirekten Treibhausgasemissionen der Inbound- und Outbound-Transporte betragen somit im Geschäftsjahr 2021 zum 31. Dezember rund 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> (davon entsteht der überwiegende Anteil an CO<sub>2</sub>-Emissionen mit 26 % durch Lkw und mit 9 % durch Schiff) und werden derzeit nicht zur Berechnung der Gesamtemissionen zum 31.12.2022 herangezogen. Als zukünftige Maßnahme ist zudem die Konsolidierung der Transportlogistik für Fahrräder geplant – Siehe dazu weitere Ausführungen im Kapitel 11. unter „Reduktion von CO<sub>2</sub> durch Produktion und Logistik von (E-)Fahrrädern in der EU“.

### Optimierung in der Auslieferungslogistik

Die geplanten geographischen und zeitlichen Clusterungen mit höheren Mengen an Motorrad-Auslieferungen in Europa konnten nur zum Teil umgesetzt werden. Die Zielsetzung war eine aktive Einsparung durch Lkw-Einzelfahrten zu den Händlern in Ballungsräumen wie auch zu den durch die Clusterung gebildeten Großregionen. So kann sich die durchschnittliche Anzahl Bikes je Lieferung um 1,4 von 1,9 auf 3,3 erhöhen, was neben Kostenvorteilen auch Einsparungen bei logistikbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge hat.

Damit der Frachtraum platzoptimiert genutzt und Leerfahrten nach Möglichkeit verhindert werden, wird zudem laufend analysiert, wo Sendungsoptimierungen im Zulauf sinnvoll durchführbar sind. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde in Zusammenarbeit mit KTM Indien im Zuge der Weiterentwicklung von Sendungskonsolidierungen die gesammelte Verladung in Sammelseefrachtcontainern installiert.

### Versandpolitik PG&A

Mit 1.1.2022 wurde eine neue Versandpolitik (Shipping Policy) für den Geschäftsbereich Parts, Garments & Accessories (PG&A) umgesetzt. Zielsetzung ist die Sicherstellung einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Versandlogistik sowie die Incentivierung von größeren Bestellungen in zeitlich weiter auseinanderliegenden Abständen. Dies soll der Reduktion von oftmals mit dem Flugzeug durchgeführten Expresslieferungen dienen und gleichzeitig den Aufwand an Verpackungsmaterial reduzieren bzw. die Ausnutzung desselben verbessern. Zusätzlich sind transparente und zielgerichtete Ersatzteilbevorratungsaktionen durch den PG&A-Vertrieb geplant.

### Regionale Zulieferindustrie im Fokus

- Das **Einkaufsvolumen** der Bauteile **für die Serienproduktion der Motorräder** (in Mattighofen und Munderfing/Österreich) betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 902 Mio. Euro. Geographische Aufteilung: 24 % aus Österreich, 58 % aus Österreich/Deutschland/Italien und 80 % aus Europa<sup>1</sup>.
- Die **Fahrräder** werden komplett von einem Partner in Europa montiert (ca. 53,3 %) und einem Partner in Asien (ca. 46,7 %) bezogen.
- Das Einkaufsvolumen im **Einkauf von indirektem Material und Dienstleistungen** für die Werke in Österreich betrug im Geschäftsjahr 2022 ca. 121 Mio. Euro. Der größte Teil wurde innerhalb Österreichs beschafft: 69 % innerhalb Österreichs, 80 % innerhalb Österreich/Deutschland/Italien und 98 % innerhalb Europas.

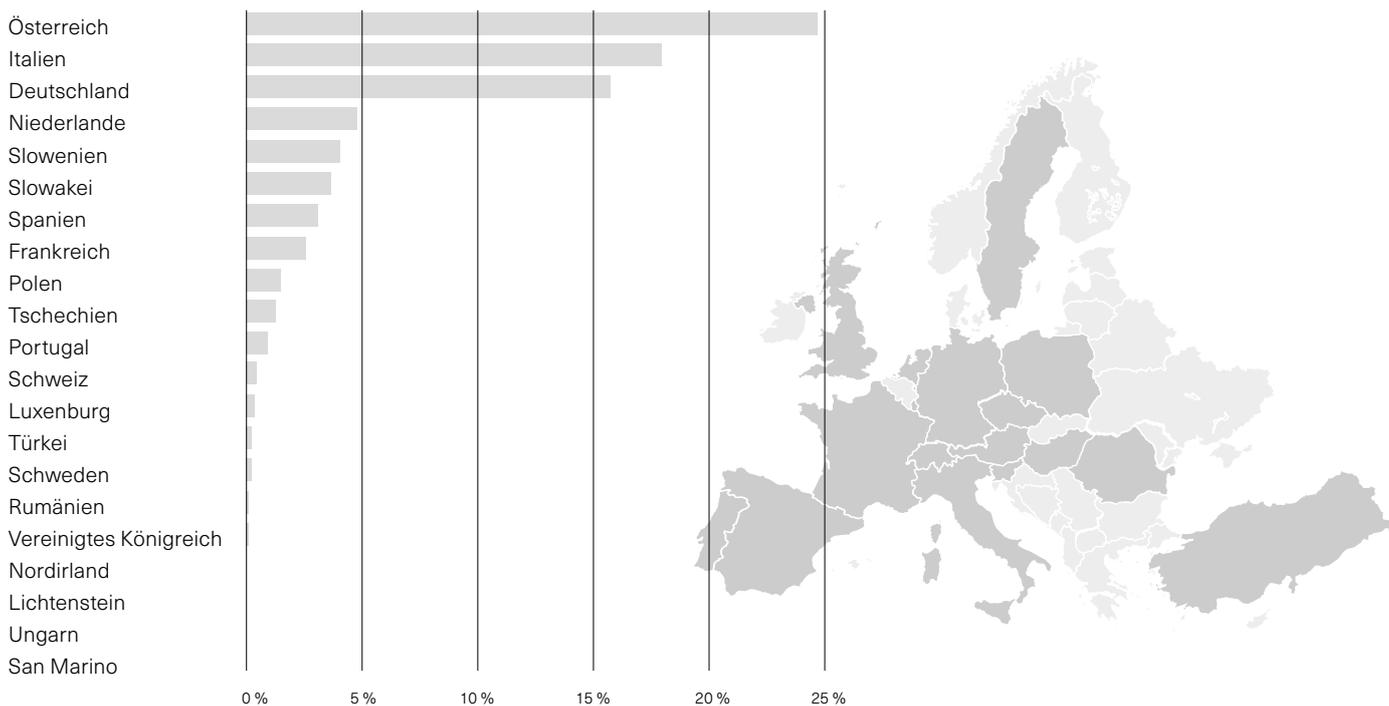
### Einkaufsvolumen je Kontinent (Serieneinkauf):

Europa 80 %, Asien 18 %, Nordamerika 2 %



<sup>1</sup> Im Zuge der Sourcing-Entscheidungen aufgrund der Lieferkettenprobleme kam es zu zeitweiligen Änderungen der Lieferantenstruktur. Aus diesem Grund ergibt sich die Differenz im Vergleich zum Vorjahr (2021: 90 %).

**Einkaufsvolumen in Europa (Serieneinkauf):**



**Direct Shipping**

Im Jahr 2022 wurde mit der Umstellung von ausgewählten Lieferanten für PG&A-Artikel auf Direct Shipping ohne die Zwischenstation Österreich begonnen. Aufgrund der hohen Artikelvielfalt werden Ersatz- und Zubehörteile im Zentrallager in Österreich konsolidiert und von dort aus an weitere Lagerorte in den USA und Australien versendet. Im Zuge des Projektes wurden Lieferanten analysiert, die sich aufgrund von Einkaufsvolumen, geographischer Lage und Produktvolumina für den Direktversand eignen.

Dadurch können neben Transport-, Zoll- und Handlingskosten auch Wiederbeschaffungszeiten reduziert und CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Die ersten Pilotlieferungen waren erfolgreich, die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen wurden in etwa halbiert. Im Anschluss wurden alle weiteren Zulieferer auf die Eignung zur entsprechenden Umstellung hin analysiert. Seit Jahresbeginn 2023 ist die Umstellung weiterer Lieferanten bereits in Arbeit. Ziel des Projektes ist es, bei den 15 größten geeigneten Lieferanten für PG&A-Artikel den Direktversand zu etablieren.

## 11. KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN AUS DER PRODUKTION

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion entstehen vor allem bei der Herstellung und Verwendung von Energie (insbesondere Strom, Gas, Wärme) für Produktionstätigkeiten, sowie aus der Herstellung, Lagerung und Verwendung von anderen Substanzen in der Produktion (zum Beispiel Treibstoff an Prüfständen, Motoröl). Auch Lärm- und Schadstoffbelastungen des Umfelds durch Produktionstätigkeiten zählen hier dazu.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Bei der Herstellung von Vor- und Fertigprodukten fallen diverse Abfallmaterialien an, die einer sortenreinen Verwertung zugeführt werden. Bei den zu verwertenden Materialien handelt es sich um Aluminium-, Edelstahl- sowie Stahlabfälle, die in verschiedenen Qualitätsstufen an einen zertifizierten Entsorgungsbetrieb (EFB) übergeben werden. Durch einen effizienten Einsatz der Materialien und einer möglichst vollständigen Rohstoffausnutzung inklusive deren Rückführung in den Wertstoffkreislauf wird eine unnötige Verschwendung von Materialien vermieden und auch dafür gesorgt, dass der anfallende Abfall stets fachgerecht entsorgt wird.

#### **Emissionen in die Atmosphäre (Luft, Lärm, Erschütterungen)**

Direkte Luftemissionen entstehen in geringem Ausmaß bei Betrieb der Prüfstände, durch Verbrennung in den erdgasbefeuerten Heizkesseln, sowie durch Schweißarbeiten in den Bereichen der Komponentenfertigung. In diesem Bereich werden aktuell drei stationäre Absauganlagen betrieben. Lärmemissionen sowie Erschütterungen ergeben sich in geringem Ausmaß durch den innerbetrieblichen Transport, sowie An- und Abtransport von Produkten (Stapler und Lkw).

#### **Gefahrstoffmanagement & REACH-Verordnung**

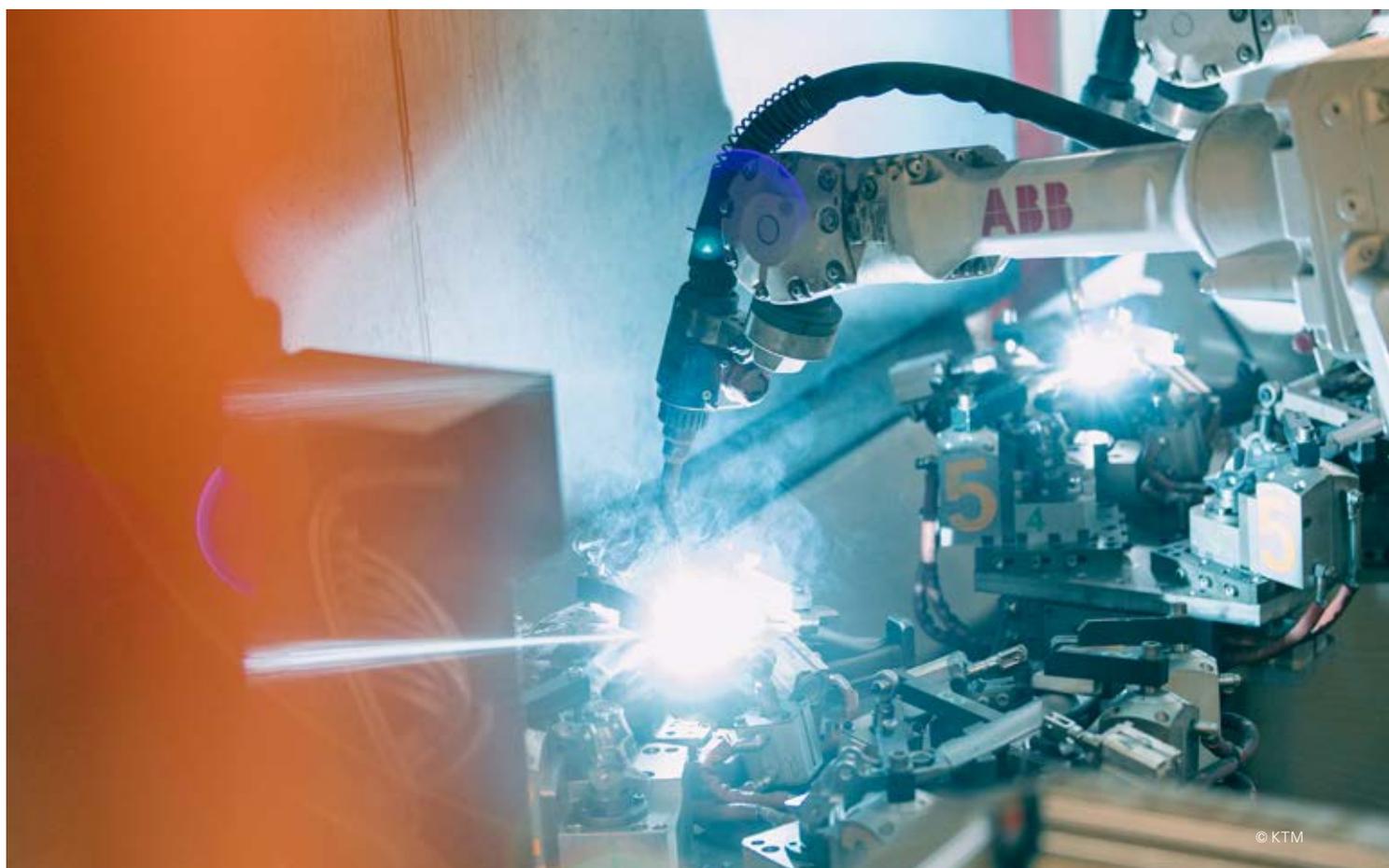
Vor der Beschaffung eines neuen Arbeitsstoffes muss dieser einen Freigabeprozess durchlaufen. Erst nach Überprüfung und Freigabe durch die jeweils Zuständigen aus den Bereichen Arbeitssicherheit, Abfallwirtschaft, Brandschutz sowie Arbeitsmedizin kann das benötigte Material bestellt werden. Generell wird wo immer möglich versucht, gefährliche Arbeits- und Hilfsstoffe in unseren Produktionsprozessen zu minimieren oder gar gänzlich zu vermeiden. Deshalb

werden bereits im Entwicklungsprozess Materialien getestet und verwendet von denen keine bzw. nur minimale Gefährdungen ausgehen können. Zudem lag im Geschäftsjahr (und weiterlaufend bis Frühjahr 2023) der Fokus auf der Prozessoptimierung und der Einführung einer Datenbank zum Gefahrstoffmanagement zur weiteren Professionalisierung.

Das Thema rund um Gefahrstoffe im Produktionsprozess wird durch ein sicheres Chemikalienmanagement ergänzt. Da in der Herstellung von Motorrädern eine Vielzahl von unterschiedlichsten Stoffen und Materialien einfließen, ist eine sichere, bewusste und nachhaltige Handhabung sowie Verwendung dieser Substanzen insgesamt ein wichtiges Thema für die Industrie. Deshalb unterstützen auch wir als OEM die Ziele der REACH-Verordnung: Reduktion von möglichen Risiken und der potenziellen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Verwendung von Chemikalien sowie die Verbesserung des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Die International Material Data System (IMDS) Datenbank dient als zentrales Tool zur Erfüllung unserer Pflichten in Bezug auf die REACH-Verordnung und zur Einhaltung von Restriktionen beim Einsatz von Chemikalien im globalen Umfeld. Daher fordern wir von unseren Lieferanten die Registrierung sowie die Erfassung der chemischen Zusammensetzung aller durch KTM bezogenen Zukaufteile in dieser zentralen Datenbank. Alle laufenden Prozesse zur Umsetzung der REACH-Verordnung und den internationalen Anforderungen zur Verwendung von Materialien befinden sich laufend im Fokus. Diese werden kontinuierlich evaluiert, um unsere Pflichten effizient einzuhalten sowie einen nachhaltigen Umgang mit diesem Thema zu gewährleisten.

#### **Reduktion von CO<sub>2</sub> durch Produktion und Logistik von (E-) Fahrrädern in der EU**

- CO<sub>2</sub> Reduzierung durch eine langfristige Produktions- und Logistikplanung in und für die Regionen für (E-)Fahrräder und der dazu benötigten Komponenten. Verlagerung der Produktion hin zu den Verbrauchermärkten, Aufteilung der Produktionsvolumina in die Hauptregion Asien und Europa.
- Das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien bietet die Möglichkeiten zum Aufbau eines Montagebetriebs (Start in 2024) nach aktuellen Kriterien der Nachhaltigkeit und Arbeitssicherheit für eine zukünftig flexiblere und marktnahe Montage in Europa. Dies trägt zu einem reduzierten globalen Transportaufwand von kompletten Fahrrädern bei.



### Energie- und Wasserverbrauch

2022 betrug bei der PIERER Mobility-Gruppe<sup>1</sup> der Stromverbrauch 25.162.909 kWh (Vorjahr: 22.841.717 kWh), der Gasverbrauch 20.983.051 kWh (Vorjahr: 21.282.489 kWh) und der Verbrauch aus Fernwärme 571.471 kWh (Vorjahr: 671.940 kWh). Der Anteil der erneuerbaren Energien am Fernwärme- und Stromverbrauch an den wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorten beträgt rund 98,1 %. Bei der KTM AG wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr

für die Prüfstände rund 535.000 Liter Treibstoffe verbraucht (Vorjahr: rund 443.000 Liter), der Wasserverbrauch aus der Produktion betrug rund 4.876 m<sup>3</sup> (Vorjahr: 4.185 m<sup>3</sup>). Der gestiegene Energie- und Wasserverbrauch im Berichtsjahr ist auf die erhöhte Produktionsmenge zurückzuführen. Der signifikant gesunkene Verbrauch bei der Fernwärme ist auf den großen Umbau am Standort Graz zurückzuführen, währenddessen die gesamte Produktion für die Dauer von ca. einem Monat stillstand. Damit geht an diesem Standort auch der leichte Rückgang beim Gas- und Stromverbrauch einher.

<sup>1</sup> Exklusive PIERER Innovation GmbH, Avocado GmbH.



## 12. ABFALLMANAGEMENT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe geht mit dem Abfallaufkommen rechtlich korrekt um, sie will ihre Handlungen damit stets verbessern und umweltbewusst gestalten. Das umfasst die Entstehung sowie Behandlung (Sammlung, Trennung, Lagerung) der Produktions-, Verpackungs- und sonstigen Abfälle. Die Menge soll zum Beispiel durch Mehrweglösungen und Wiederverwendung (Umlaufverpackungen und Mehrweggestellen) oder Weiterverwertung minimiert werden. Nicht vermeidbare Abfälle sollen fachgerecht gesammelt, gelagert und für das externe Recycling vorbereitet werden. So trägt sie zur Entstehung eines funktionierenden Systems der Kreislaufwirtschaft bei. Gleichzeitig kann auch das Problem der Rohstoffverschwendung minimiert werden.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Seit der ISO14001:2015-Zertifizierung im Sommer 2021 wird das Abfallmanagement kontinuierlich verbessert. Umgesetzte Maßnahmen sind unter anderem die Wiedereinführung der getrennten Kunststoffsammlung, die Verbesserung der Altpapiersammlung in den Bürobereichen, die gesonderte Sammlung von PET-Flaschen, eine verfeinerte Rohstofftrennung sowie eine verbesserte Kennzeichnung und Bereitstellung von gefährlichen Abfällen. Um bei der Trennung der diversen Abfallfraktionen eine noch höhere Quote zu erzielen, wurde ein E-Learning zum Thema Abfallmanagement entwickelt, das jeder neue Produktionsmitarbeiter im Rahmen des Onboardings absolviert. Zudem steht das Schulungsangebot allen weiteren Mitarbeitern auf freiwilliger Basis zur Verfügung. Zusätzlich wurden alle bestehenden Produktionsmitarbeiter auf Vorarbeiter und Schichtführer-Ebene zum Thema geschult.

#### **E-Learning-Kurs: Abfallmanagement**

Um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln im Unternehmen weiter zu schärfen, wurde 2022 ein E-Learning-Kurs zum Abfallmanagement eingeführt. In diesem interaktiven Kurs erhalten die Produktionsmitarbeiter einen Einblick in den richtigen Umgang zur Abfallentsorgung und das Abfallmanagement im Betrieb. Seit Start im Juni 2022 wurden 369 Mitarbeiter geschult. Für Mitarbeiter im Angestelltenbereich ist der Kurs freiwillig. Umso mehr ist die hohe Anzahl der Abschlüsse aus diesem Bereich erfreulich. Der Kurs ist auch fester Bestandteil des Onboardingtrainings in der Production Academy. Die Kursinhalte werden laufend aktualisiert, um auf das Feedback der Mitarbeiter wie auch auf neue Anforderungen und Verbesserungen eingehen zu können.

Ein überwiegender Teil des Abfallaufkommens ist auf bestimmte,

produktspezifische Schritte während der Motorradproduktion zurückzuführen. Das beginnt bei der Bearbeitung der Motorgehäuse (Aluminiumspäne, Bohremulsion) und geht über die Herstellung von Auspuffsystemen (Stahl, Öl-Wassergemische, Edelstahl) und Fahrzeugrahmen (Stahl, Kühlmittel) bis hin zur Herstellung von Produkten allgemein (Verpackungsmaterialien wie Holz, Karton und Kunststoff). Mit verschiedenen Maßnahmen werden die notwendigen Schritte gesetzt, um Abfälle zu vermeiden bzw. zu verringern sowie Sekundärrohstoffe einer Wiederverwertung zuzuführen. So konnten im Berichtsjahr bei der KTM AG, bei der KTM Components GmbH KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH und bei der rund 804,4 Tonnen (Vorjahr: rund 786,6 Tonnen) **Metallabfälle** (aufgetrennt in diverse Schrottfractionen, excl. Aluabfälle); rund 296,9 Tonnen (Vorjahr: rund 261,5) **Aluminiumabfälle**; rund 4.376,8 Tonnen (Vorjahr: 4.487,3) **recyclingfähige Abfälle** der Recyclingkette zugeführt werden. Weiters entstanden rund 318,7 Tonnen (Vorjahr: 337,7) **gefährliche Abfälle** und rund 422,3 Tonnen (Vorjahr: 519,7) **sonstige Abfälle**, die keiner stofflichen Verwertung zugeführt werden konnten.

Die angefallenen Abfälle (sowohl Stahl als auch Aluminium) werden je nach Produktionsmenge mit einer Quote von bis zu 90 - 95 % dem Recyclingkreislauf zugeführt. Im Berichtsjahr 2022 betrug die Abfallmenge pro produziertes Fahrzeug rund 24,4 kg (Vorjahr: rund 30,4 kg). Die Menge der entsorgten Verpackungsmaterialien je produziertes Fahrzeug betrug rund 16,2 kg (Vorjahr: rund 20,3 kg). Abfälle, die nicht eindeutig der Produktion zugeordnet werden können, wurden in die Berechnung des „Abfalls je produziertes Fahrzeug“ und „entsorgte Verpackungsmaterialien je produziertes Fahrzeug“ aus Gründen der Wesentlichkeit nicht mit einbezogen. Die gesunkene Menge der entsorgten Verpackungsmaterialien je Fahrzeug zwischen 2022 und 2021 ist unter anderem auf die Umstellung der Fertigfahrzeugverpackung zurückzuführen. Während bis 2021 die importierten Fahrzeuge auf wiederverwendbare KTM-Stahlgestelle umverpackt wurden, wird seit 2022 hauptsächlich die Originalverpackung zur weiteren Versendung der Fahrzeuge an die Händler in Europa versendet. Dadurch wird die Originalverpackung nicht bei KTM entsorgt, sondern direkt von den Händlern. Diese Aufstellung konzentriert sich auf die wesentlichen operativen Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe. Die ausführliche Tabelle findet sich im Anhang.

## STATUS QUO

Die Wirksamkeit der festgelegten Maßnahmen wird in regelmäßigen Abständen, insbesondere innerhalb des Anwendungsbereichs der ISO 14001 aktuell einmal jährlich im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Umweltaspekte und der Festlegung der Umweltziele für den internen Umweltbericht evaluiert. Aktuelle Maßnahmen sind die Verbesserung der Wertstofftrennung (Gewerbemüllmenge vs. Menge von vermischten Kunststoffen) durch die Implementierung von Wertstoffsammelinseln in den Bürobereichen (bis Ende 2024), die Verdichtung ölverunreinigter Verpackungen sowie die weitere

Verfeinerung der Kunststoffsammlung (signifikante Steigerung bei der wiederverwertbaren Menge von sortenreinem Styropor). Zudem soll für die Wiederverwertung von Kartonagenabfällen 2023 eine Anlage zur Erzeugung von Verpackungspolstern angeschafft werden.

Die Restabfallmenge konnte im Jahr 2022 um 37,9 % gegenüber dem Referenzjahr 2019 gesenkt werden. Das geplante Ziel einer Senkung um 10 % bis 2024 wurde damit deutlich übertroffen.



## 13. SONSTIGE KLIMA- UND UMWELTAUSWIRKUNGEN

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, auch Klima- und Umweltauswirkungen aus sonstigen betrieblichen Tätigkeiten jenseits ihrer Produktion, Beschaffung und des Produkts zu erheben und zu minimieren. Dazu gehören CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Dienstreisen, der Dienstfahrzeugflotte, die Auswirkungen aus der Herstellung und Verwendung von Energie (Strom, Wärme) für Bürogebäude und Infrastruktur. Das Ziel ist es, fossile Energien einzusparen wie auch die Energieeffizienz an den Betriebsstandorten In-/Outdoor zu steigern (zum Beispiel durch Einsatz von LED-Beleuchtung). Für ein nachvollziehbares Energiemonitoring werden smarte Zähler und ein entsprechendes IT-gestütztes Monitoring zum Einsatz kommen.

Die österreichischen Produktionsgebäude sind nach den Vorgaben der OIB-Richtlinie 6 (Energieausweis für Nicht-Wohngebäude, bzw. Energieausweis für Sonstige Gebäude) gebaut. Ein Energieausweis ist nur für neuere Bauwerke ab 2013 vorhanden. Der systematische Austausch von bestehenden Heizanlagen ist derzeit nicht in Planung. Jedoch im Zuge von größeren Um- und Neubauten wird unter Einbezug von Umweltaspekten wie auch geltenden technischen Standards monetär geprüft, welche Möglichkeiten es gibt, auf alternative Energiesysteme umzusteigen. Die Abteilung „Real Estate“ ist für die rechtskonforme Neuerrichtung/Renovierung von Anlagen und Gebäuden, Projekteinreichung und Genehmigungsverfahren, die entsprechende Behördenkommunikation sowie die Durchführung der wiederkehrenden §82b Prüfungen verantwortlich. Der Bereichsleiter berichtet direkt an den Vorstand. Bau- und Renovierungstätigkeiten entsprechen den geltenden Nachhaltigkeitsstandards.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

- 2022 wurde eine **Elektrifizierung der Pkw-Flotte** von **rund 22 % erreicht**.
- In der **Fahrzeugassemblierung** wurde die **Umstellung auf LED-Beleuchtung** bereits durchgeführt. Im Ersatzteilcenter ist die vollständige Umstellung bis Ende 2023 geplant.
- Im **F&E Kompetenzzentrum** in Anif bei Salzburg sind mittlerweile **drei Ladesäulen** mit je zwei Ladepunkten installiert.

### Bezug und Erzeugung von Sonnenenergie

Durch Installation von neuen Photovoltaikanlagen steigern wir den Einsatz von Solarenergie, auch für den Eigenbedarf. Unser Ziel ist es, mit der Errichtung weiterer Anlagen, die Eigenverbrauchsquote auf hohem Niveau zu halten.

Die Errichtung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Logistikzentrum 2 (ca. 4.100 kWPeak) und dem Motorsportgebäude (ca. 320 kWPeak) wurde bereits beauftragt und soll im Laufe des Jahres 2023 erfolgen. Die Inbetriebnahme der Dachanlage auf dem Motorsportgebäude wird im zweiten Quartal 2023 stattfinden. Eine weitere Inbetriebnahme auf dem Dach des Logistikzentrums 2 ist für Ende 2023 geplant. Parallel zu den beiden Photovoltaikprojekten läuft die Ausführungsplanung für einen 30kV Energiering, der fünf Gebäude (mitunter die größten Verbraucher KTM Komponentenwerk und Motorenwerk) im Gewerbegebiet Munderfing zusammenhängen wird. Der produzierte Solarstrom der beiden o.a. Anlagen kann dann von den fünf Gebäuden je nach Bedarf abgegriffen und verbraucht werden. Dadurch erreicht man eine Eigenverbrauchsquote von knapp 80 %. Die Photovoltaik-Generatorleistung beträgt jährlich ca. 4,4 Mio. Kilowattstunden (das ist die Strommenge, die ca. 1.000 Haushalte im Jahr durchschnittlich benötigen). Die Hauptarbeiten am Energiering werden während der Betriebsunterbrechung im August 2023 durchgeführt. Die Fertigstellung und komplette Inbetriebnahme sind für Ende 2023 geplant. Dadurch soll der hohe Eigenverbrauchsanteil abgedeckt werden.

## Photovoltaikanlagen

	Anlagenleistung in kWPeak	Energieproduktion in kWh pro Jahr	CO <sub>2</sub> - Einsparung in Tonnen pro Jahr*	Kosteneinsparung	Verwendung
House of Brands (in Betrieb)	114	114.400	40	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar	Überschusseinspeisung
Logistikzentrum 1 (in Betrieb)	4.000	4,0 Mio.	1.400		Volleinspeisung
Logistikzentrum 2 (Ausschreibung)	4.100	4,1 Mio.	1.435	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar	Überschusseinspeisung
Komponentenwerk (in Fertigstellung)	3.800	3,8 Mio.	1.330		Volleinspeisung
Motorsportgebäude (Ausschreibung)	320	320.000	112	Aufgrund der volatilen Strompreissituation nicht seriös schätzbar	Überschusseinspeisung

\*) Gerechnet mit CO<sub>2</sub> Einsparung von 350g/kWh

## STATUS QUO

Geplante und zukünftige Maßnahmen, die im Hinblick auf deren Wirkung die Basis für mögliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen wie auch für die CO<sub>2</sub>-Zieldefinition und daraus resultierende Kosteneffekte bilden:

- Durch Photovoltaikanlagen und Energiering: werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen erwartet, berechenbare Kosteneinsparungen durch Autarkie statt teurem Netzstrom werden möglich sein: Logistikzentrum 2 und Motorsportgebäude fungieren als Energiering, welcher 2023 errichtet werden soll.
- Durch LED-Beleuchtung: CO<sub>2</sub>- (auch aus eventueller Erweiterung) und Kosteneinsparungen werden möglich sein, Stand der Planungen bzgl. weiterer Umstellung: eine Fünf-Jahres-Strategie ist festgelegt, genaue Zahlen liegen derzeit nicht vor, eine valide Aussage kann nach einer Analyse getroffen werden.
- Durch smarte Haussteuerung: Kosten, Stand der Umsetzung und Planung, mögliche realisierbare CO<sub>2</sub>- und Kosteneinsparungen: Leitstand für die österreichischen Unternehmensstandorte der KTM AG (inkl. Standort in Anif) vorhanden, Energiemonitoringsysteme werden installiert, mit der Inbetriebnahme von Smartmeters wird mit einer Einsparung zwischen 10 % - 20 % gerechnet.

# Faire Geschäftspraktiken

Die PIERER Mobility-Gruppe betrachtet Rechtstreue, Ehrlichkeit, Ethik, Zuverlässigkeit, Respekt und Vertrauen als das Fundament und die universelle Grundlage jeglichen Zusammenarbeitens und guter Geschäftsbeziehungen. Unter Berücksichtigung dieser Werte achtet die PIERER Mobility-Gruppe die jeweils gültigen nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien und erwartet, dass auch ihre Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder sowie Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden sowie Berater geltendes Recht respektieren und befolgen.

Als Basis zur Erreichung der Rechtskonformität dient der Verhaltenskodex („Code of Conduct“)<sup>1</sup> der PIERER Mobility-Gruppe, der die Grundsätze und Prinzipien festlegt, an denen die PIERER Mobility-Gruppe ihr wirtschaftliches Handeln ausrichtet. Im Code of Conduct werden relevante Compliance Risiken adressiert und insbesondere die Erwartungshaltung an den Umgang mit den nachfolgenden Themenbereichen umfassend definiert:

- Menschenrechte, Respekt und Integrität, Diversität, faire Arbeitsbedingungen
- Nachhaltigkeit
- Umwelt Compliance
- Fairer Wettbewerb, Kartellverbot
- Korruption, Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle, Steuern und Steuerpolitik
- Stakeholder Beziehungen
- Interessenskonflikte, Umgang mit Unternehmenseigentum sowie Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Verbot Insiderhandel, politische Aktivitäten

Der Verhaltenskodex und die Richtlinien der PIERER Mobility-Gruppe werden jährlich angepasst und überarbeitet, um den Entwicklungen des Marktes und dem aktuellen rechtlichen Rahmen gerecht zu werden. Die jeweils aktuellen Fassungen der Compliance Dokumente werden auf der Unternehmenswebseite veröffentlicht. Zudem werden die Mitarbeiter mittels Intranetbeitrag und durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert. Die Maßnahmen und Ziele befassen sich im ESG Handlungsbereich „Faire Geschäftspraktiken“ mit den wesentlichen Themen wie folgt:

- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung
- Business & Legal Compliance
- Datenschutz und Cybersicherheit
- Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing
- Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen
- Resilienz der Lieferketten

Für die Erstellung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele in diesem ESG Handlungsfeld sind die jeweils zuständigen Bereichsleiter verantwortlich. Die Themenübersicht findet sich in der Tabelle „ESG Programm“ ab Seite 105. Nähere Informationen zu unserem Beitrag hinsichtlich Erreichung der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) sind auf Seite 110 zusammengefasst.

<sup>1</sup> Siehe aktuelle Fassung unter [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/11/Code\\_of\\_Conduct\\_2022\\_PIERER-Mobility-AG\\_DE.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/11/Code_of_Conduct_2022_PIERER-Mobility-AG_DE.pdf)

## 14. AUSWIRKUNGEN AUF MENSCHEN UND MENSCHENRECHTE AUS BESCHAFFUNG

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe achtet bei ihren Geschäftsentscheidungen und -handlungen sowie in ihrer Lieferkette darauf, dass Menschenrechte eingehalten werden, korrekte Arbeitsbedingungen bestehen und mögliche negative Auswirkungen auf Menschen, Menschenrechte sowie Umwelt geprüft und diese vermieden werden. Mögliche Auswirkungen können durch Standortentscheidungen, Investitionen oder Prozesse entstehen. Die PIERER Mobility-Gruppe, ihre Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater, lehnen jegliche wissentliche Nutzung von Zwangs- sowie Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab.

Insbesondere bei Lieferanten und anderen Geschäftspartnern in der Lieferkette können die Zustände bezüglich der Arbeitsbedingungen sowie Menschenrechte (z.B. Vermeidung von Kinder- und Zwangsarbeit, Versammlungsfreiheit, Arbeitssicherheit, Löhne, Umgang mit indigenen Völkern und Minderheiten) und Umweltschutz auch regional bedingt sehr unterschiedlich aussehen. Eine faire Bezahlung und gerechte Arbeitsbedingungen bilden sowohl im eigenen Betrieb als auch in der Lieferkette die Grundlage für eine langjährige, vertrauensvolle Zusammenarbeit. Um die Lieferkette nachhaltiger zu gestalten, wurde ein Due Diligence Ansatz mit entsprechenden Maßnahmen entwickelt, um potenziell menschenrechtliche und umweltgefährdende Risiken sowie deren negative Auswirkungen frühzeitig erkennen zu können. Dieser Prozess und die damit einhergehende Beurteilung wird im folgenden Abschnitt „Nachhaltigkeitsbewertung“ näher erläutert. Die Rahmenbedingungen für die Geschäftsentscheidungen und -prozesse sowie die Zusammenarbeit mit sämtlichen oben genannten Geschäftspartnern werden in standardisierten Dokumenten wie Verhaltenskodex, die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel, Geheimhaltungsvereinbarung, Einkaufsbedingungen und Fertigungsbedingungen festgelegt. Die Dokumente für die Einkaufsbedingungen, der Verhaltenskodex sowie die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel sind online auf der Unternehmenswebseite abrufbar. Diese beinhalten ethische, soziale wie auch ökologische Kriterien, unter anderem zu Punkten wie Compliance, Qualität, Fertigung, Produkthaftung, Versand, Richtlinien und Vorschriften für Verpackungen sowie Exportkontrollrecht-Bedingungen<sup>1</sup>.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Durch Fortbildungen und Trainings „on the job“ wird die Kompetenz der Mitarbeiter insbesondere im Bereich Einkauf laufend gesteigert. Sie bilden sich basierend auf ihrem persönlichen Lernkonzept durch

Einkaufslehrgänge in Zusammenarbeit mit dem BMÖ/BME, technische Schulungen oder dem KTM-eigenen MBA in Zusammenarbeit mit der LIMAK in Linz weiter. Die Schwerpunkte der Trainings sind Compliance, Anti-Korruption, Kartell- und Wettbewerbsrecht, Kommunikation, Konfliktmanagement und Verhandlungskompetenz.

Die Auswahl der richtigen Lieferpartner findet unter Berücksichtigung der Warengruppenstrategien im Team Einkauf, F&E und Qualität statt. Somit wird sichergestellt, dass alle Kriterien gesamtheitlich in die Entscheidung einfließen und die nächsten Schritte gemeinsam geplant werden. Diese Entscheidungen basieren auf dem Ansatz von „Total Cost of Ownership“ und beinhalten somit unter anderem auch die Berücksichtigung der zurückgelegten Transportwege. Zu den wichtigsten Kriterien zählen hier die ISO 9001 Zertifizierung, technische Möglichkeiten, Versorgungssicherheit, Qualität, Wettbewerbsfähigkeit und Kommunikation. Im ersten Quartal 2023 wird außerdem Nachhaltigkeit als neues Kriterium in der Warengruppenstrategie aufgenommen. Die Grundlage hierfür bildet die Nachhaltigkeitsbewertung, welche für die Vorauswahl potenzieller Lieferanten herangezogen wird. Zukünftig wird die Nachhaltigkeitsbewertung außerdem als Teil der allgemeinen Lieferantenbewertung etabliert, um dessen Relevanz und Verpflichtung zu verdeutlichen. Die Implementation soll im Jahr 2023 stattfinden. Darüber hinaus wird angestrebt, den Anteil an Lieferanten mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 (optionales Kriterium), EMAS oder vergleichbaren Standards zu erhöhen. Nach einer Bestandsaufnahme im Jahr 2022 ist das Ziel, bis Ende 2023 45 % der Serienlieferanten mit einer entsprechenden Zertifizierung zu erreichen.

### Lieferantenaudits

Grundlage für die Zusammenarbeit mit einem Lieferanten für die Serienproduktion ist, dass dieser ein Qualitätsmanagementsystem (zumindest entsprechend ISO 9001) eingeführt hat. Von der Qualität der Produkte und dem Produktionsstandard überzeugen sich die dafür zuständigen Mitarbeiter in regelmäßigen Vor-Ort-Besuchen bei den Lieferanten. 2022 konnten in Summe 116 Audits bei Lieferpartnern durchgeführt werden, davon vier Qualifikationsaudits. Diese wurden durch die Kooperation von Serieneinkauf, Qualitäts- und Supply Chain Management mit Ende des Berichtsjahres neu etabliert, um eine sorgfältige Lieferantenauswahl zu gewährleisten. Im Rahmen dieses Audits sollen potenzielle Lieferpartner auf die erste Serienanlieferung vorbereitet und mögliche Schwachstellen aufgezeigt, überprüft sowie in weiterer Folge behoben werden. Im Rahmen der Produktionsstätten-Begehungen beeinflussen unter anderem auch Arbeitsbedingungen, Sicherheitsaspekte in der Produktion, Umweltschutz und ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen den Gesamteindruck.

<sup>1</sup> <https://ktmgroup.com/einkauf/>

Da die Herausforderung mehrheitlich in den vielfach verzweigten Lieferketten liegt und somit genau dort, wo Kontrollmöglichkeiten eher gering sind, sollen 2023 weitere Konzepte für Lieferantenaudits ausgearbeitet werden. Hierdurch sollen einheitliche und datenbasierte Informationen gesammelt werden, um in abteilungsübergreifenden Besprechungen den aktuellen Status der Lieferantenleistung darlegen zu können und die Grundlage für Lieferantenentscheidungen sowie die strategische Entwicklung zu schaffen. Außerdem sollen dabei mögliche Versorgungsprobleme wie auch andere Risiken frühzeitig identifiziert werden, um entsprechende Präventionsmaßnahmen zu definieren.

### Quality Award & Supply Chain Finance Program

Lieferanten mit einer überdurchschnittlichen Performance werden einmal jährlich mit einem Quality Award ausgezeichnet (KTM Supplier Excellence). Den Quality Award erhalten jene Lieferanten, welche die PIERER-Mobility Gruppe in den letzten 12 Monaten beliefert und in dieser Zeit keine Reklamation verursacht haben. Zusätzlich müssen noch Kriterien hinsichtlich Umsatzhöhe, Lieferantenbeurteilung und Unterzeichnung der Qualitätssicherungsvereinbarung sowie Einkaufsbedingungen erfüllt werden. Weiters darf kein begründeter Einwand der Qualitäts- und Einkaufsleitung bestehen. 2022 haben insgesamt 50 Lieferanten einen Quality Award für das Geschäftsjahr 2021 erhalten. Darüber hinaus wird in regelmäßigen Abständen die finanzielle Situation der Lieferpartner beurteilt und der Abschluss einer Produkthaftungsversicherung gefordert. Ab einem gewissen Einkaufsvolumen kann den Lieferpartnern die Teilnahme an den speziell entwickelten Supply Chain Finance Programmen angeboten werden. Diese Programme bieten Lieferpartnern eine Finanzierungsmöglichkeit zu attraktiven Konditionen.

### Nachhaltigkeitsbewertung

Zum Jahresbeginn wurde die ESG Plattform SupplierAssurance eingeführt, welche einen Selbstauskunftsfragebogen (SAQ) zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Zulieferern bietet. Diese soll es ermöglichen, auf Basis der übermittelten Informationen, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu vermeiden und – falls notwendig – adäquate Maßnahmen einzuleiten. Nach der Prüfung der Daten auf die Mindestanforderungen der PIERER Mobility-Gruppe und

entsprechender Bewertung werden Handlungsempfehlungen aufgezeigt, was die Möglichkeit einer kontinuierlichen Verbesserung bietet. Die Mindestanforderungen orientieren sich an den eigenen Maßstäben der PIERER Mobility-Gruppe, insbesondere dem Verhaltenskodex, Richtlinien zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten, Arbeitsschutz, Umwelt, Unternehmensethik sowie Lieferantenmanagement, aus denen hervorgeht, dass und wie die Lieferanten diese Problemfelder adressieren. Falls die Anforderungen nicht erfüllt werden, wird ein roter Status vergeben und gemeinsam Korrekturmaßnahmen vereinbart.

Derzeit liegt der Schwerpunkt auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform. Bisher wurden 500 Lieferanten (Tier 1) über diesen Prozess informiert und davon haben bereits 59,6 % den Fragebogen abgeschlossen. Das Ziel für 2023 ist deshalb erneut, den Anteil der überprüften Serienlieferanten mittels SAQ auf 80 % zu steigern. Ab Januar 2023 wird der Prozess auf alle fehlenden Neulieferanten ausgerollt.

Der SAQ wurde zum Jahresende 2022 auf eine neue Version aktualisiert, um die gestiegenen gesetzlichen Anforderungen wie zum Beispiel das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie den verstärkten Fokus auf sozialen und ökologischen Auswirkungen widerzuspiegeln. Aus diesem Grund wird auch die PIERER Mobility-Gruppe den eigenen Due-Diligence-Prozess und die Bewertung im kommenden Geschäftsjahr überprüfen und entsprechend anpassen. Zur Unterstützung der Bemühungen um eine verantwortungsvolle Lieferkette wird im Rahmen des Projekts außerdem geprüft, ob Lieferpartner in Abhängigkeit der Risikoprofile, beispielsweise aufgrund erhöhter sozialer Risiken im Herkunftsland, weitere spezifische Anforderungen leisten müssen. Im Berichtsjahr 2022 wurden im Zuge der Nachhaltigkeitsbewertung negative soziale und Umwelt-Auswirkungen in der Lieferkette evaluiert. Aufgrund der Nichtbekanntgabe der notwendigen Daten wurde 2022 die Lieferbeziehung mit einem Serienlieferanten beendet. Beginnend mit dem ersten Quartal 2023 werden die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbewertung mit den Lieferpartnern besprochen und gemeinsame Korrekturmaßnahmen definiert. Diese werden anschließend als Fälligkeitstermine für die entsprechenden Mindestanforderungen auf der Plattform festgelegt und bei Lieferantenbesuchen auf Basis der erhaltenen Ergebnisse überprüft.

## STATUS QUO

Die Ergebnisse der Selbstauskunft auf SupplierAssurance fließen im Jahr 2023 in die jährliche Lieferantenbewertung ein. Damit soll der Stellenwert der Nachhaltigkeit sichergestellt und dies auch gegenüber den Lieferanten klar aufgezeigt werden. Durch die

Einbeziehung dieser Punkte auch bei der Lieferantenauswahl wird dieser Bereich sukzessive gestärkt und auch transparenter. Zusätzlich wird in einem nächsten Schritt der Prozess für eine Checkliste definiert, welche sich auf diese Themen fokussiert.

## 15. BUSINESS & LEGAL COMPLIANCE

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich zur Einhaltung der anwendbaren Gesetze, Regeln, Vorschriften und wirtschaftsethischen Standards, insbesondere in Bezug auf Anti-Korruption, Kartell- und Wettbewerbsrecht, branchenspezifische und nationale wie internationale regulatorische Vorgaben, Wirtschaftsrecht (z.B. Exportkontrolle und Embargos, Patente), aber auch Steuertransparenz. Durch den Verhaltenskodex wird ein verantwortungsbewusstes Handeln definiert und gefördert. Damit werden vor allem potenzielle Korruptionsrisiken systematisch reduziert. Das Ziel ist es, ein Gleichgewicht zwischen der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Verantwortung herzustellen.

Um potenzielle Korruptionsrisiken systematisch zu reduzieren, setzt die PIERER Mobility-Gruppe Maßnahmen zur Beachtung und Umsetzung der im Verhaltenskodex festgelegten Grundsätze. Zur kontinuierlichen Sensibilisierung von Führungskräften und Mitarbeitern in Bezug auf Compliance Themen finden regelmäßig Schulungen statt. Das Schulungskonzept wird laufend überarbeitet und an neue Vorgaben angepasst. Ziel ist es, die Compliance E-Learning Schulungen bis 2024 auf alle, insbesondere ausländische Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe, auszuweiten.

Der Neuabschluss von Vertragsbeziehungen der KTM AG-Gruppe im Zuliefererbereich bzw. mit Importeuren erfolgt zudem standardmäßig unter Einbeziehung des Code of Conduct, welcher jeweils in der aktuellen Fassung und inklusive aller darin verwiesener Richtlinien (z.B. die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel) als grundsätzlich nicht verhandelbarer Mindeststandard einen integralen Vertragsbestandteil bilden. Dieser Verhaltenskodex bildet die Grundlage der Geschäftsbeziehungen und definiert die Compliance Standards der PIERER Mobility-Gruppe.

Als zuständige Anlaufstelle für Compliance Fragen, insbesondere auch für den Bereich Anti-Korruption und fairer Wettbewerb, fungiert grundsätzlich der Compliance Officer der PIERER Mobility-Gruppe. Die operative Abwicklung von Anfragen und Meldungen von potenziellen Compliance Fällen betreffend die PIERER Mobility-Gruppe liegt in der Rechtsabteilung der KTM AG. Dem Vorstand wird laufend und jährlich über wesentliche Entwicklungen und Verdachtsfälle berichtet, darüber hinaus werden Vorstand und Aufsichtsrat über Änderungen des Code of Conduct informiert. Die Letztverantwortung für Compliance Themen trägt der Vorstand.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

#### **Anti-Korruption und fairer Wettbewerb**

Der Verhaltenskodex, der im Geschäftsjahr 2022 aktualisiert wurde, legt umfassende Verhaltensrichtlinien im Hinblick auf Vorteilszuwendungen, Korruption und Bestechung fest. Die darin definierten, zwingend einzuhaltenden Grundsätze bei Vorteilsannahmen und -zuwendungen bieten einen Ordnungsrahmen, an den Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter ihr Verhalten im Umgang mit Geschäftspartner, Lieferanten, Kunden und Berater auszurichten haben.

Der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe ist auf der Intranetseite für einen überwiegenden Teil der Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter (mit Intranetzugang) abrufbar. Zudem ist dieser auf der Webseite der PIERER Mobility AG permanent in deutscher und englischer Sprache zugänglich. Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder werden zumindest einmal jährlich auf der Startseite des Intranets auf den Code of Conduct hingewiesen. Neue Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe bekommen den Verhaltenskodex im Zuge des Onboardings ausgehändigt.

Überdies setzt die PIERER Mobility-Gruppe Schulungsmaßnahmen zum Inhalt des Code of Conduct und zur Sensibilisierung in Bezug auf Compliance Themen. Vordergründig werden Führungskräfte und Mitarbeiter aus besonders gefährdeten Bereichen wie unter anderem Human Resources, Einkauf, Vertrieb, Forschung & Entwicklung, Marketing, Qualitätsmanagement sowie Vorstände und Geschäftsführer im Rahmen von Präsenzveranstaltungen bzw. mittels dem E-Learning Tool „Compliance und Code of Conduct“ mithilfe von praxisrelevanten Beispielen geschult.

Abschließend werden die vermittelten Inhalte anhand von Kontrollfragen getestet, wobei die Schulung bei der korrekten Beantwortung von mindestens 80 % der Fragen erfolgreich abgeschlossen wurde. Neu eingestellte Mitarbeiter sind zur Teilnahme an dem Onlinetraining während der Einarbeitungsphase verpflichtet; zudem ist dieses von allen Mitarbeitern im Abstand von zwei Jahren erneut zu absolvieren.

## Achtung der Menschenrechte

Personen, die direkt oder indirekt für die PIERER Mobility-Gruppe tätig sind, haben das Recht, dass ihre Menschenrechte im Sinne der UN-Menschenrechtscharta beachtet, sie fair und respektvoll behandelt werden. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet von ihren Organmitgliedern, Führungskräften und Mitarbeitern, die Menschenrechte zu respektieren und im täglichen Handeln zu schützen. Da aufgrund der Zusammenarbeit mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette grundsätzlich Menschenrechtsrisiken bestehen können, fordert die PIERER Mobility-Gruppe gleichermaßen von ihren Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern die Achtung der Menschenrechte im Verhaltenskodex.

In der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel<sup>1</sup> werden die Maßnahmen dargestellt, die die PIERER Mobility-Gruppe getätigt hat bzw. in Zukunft tätigen wird, um moderne Sklaverei und Menschenhandel innerhalb des Konzerns und der Lieferkette zu verhindern. Wie der Code of Conduct ist auch die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel im Intranet sowie auf der Webseite der PIERER Mobility AG abrufbar.

Die PIERER Mobility-Gruppe akzeptiert kein diskriminierendes Verhalten und Mobbing gegenüber Mitarbeitern, Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern und duldet auch keine Form der sexuellen Belästigung. Diese Grundsätze und Prinzipien werden in der Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie der PIERER Mobility-Gruppe konkretisiert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurde und ebenso auf der Unternehmenswebseite sowie im Intranet konzernweit abrufbar ist. Die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie stellt ein globales Rahmenwerk dar, das definiert, wie Diversität innerhalb der Unternehmensgruppe gefördert werden soll und wie die PIERER Mobility-Gruppe allen Formen der Diskriminierung und Belästigung vorbeugt, diese erkennt und darauf reagiert. Wie auch der Code of Conduct und die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel, ist auch die Diversitäts- und Antidiskriminierungsrichtlinie Bestandteil des E-Learnings „Compliance und Code of Conduct“, diese Unterlagen werden im Zuge des Onboardings an neue Mitarbeiter ausgehändigt.

Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeiter haben jederzeit die Möglichkeit, sich bei Fragen zur Achtung der Menschenrechte oder bei (vermuteten) Verstößen gegen Compliance Vorschriften an die für allgemeine Compliance Fragen zuständige Anlaufstelle zu wenden sowie Hinweise über mögliche Menschenrechtsverstöße im Unternehmen über die verfügbaren Kanäle zu melden – siehe dazu auch die Erläuterungen zum Whistleblower-System in der Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Verhaltenskodex der PIERER Mobility-Gruppe überarbeitet und in der neuen Fassung vom 24. Oktober 2022 kundgemacht. Die Geltung der Compliance Dokumente wurde mittels Intranetbeitrag global kommuniziert und zusätzlich wurden 4.185 Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe an allen Unternehmensstandorten weltweit durch gesonderte Aussendung per E-Mail informiert, dies entspricht rund 77 % der gesamten Belegschaft. Eine Übersicht in Tabellenform findet sich im Anhang.

Von den Geschäftspartnern der PIERER Mobility-Gruppe wird ebenso die Einhaltung anwendbarer Gesetze, Regeln und Vorschriften sowie die im Verhaltenskodex definierten Grundsätze und Anforderungen verlangt. Unsere Geschäftspartner erhalten bereits zum Zeitpunkt der Vertragsanbahnung den Code of Conduct in der aktuellen Fassung (24.10.2022). Zusätzlich wird auch die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel der PIERER Mobility-Gruppe als Anlage zu der Geheimhaltungsvereinbarung übermittelt. Mit Unterfertigung dieser sind die darin genannten Compliance Mindeststandards somit rechtsverbindlicher Bestandteil der abgeschlossenen Geschäftsbeziehungen der PIERER Mobility-Gruppe mit Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Code of Conduct sowie die Erklärung zu moderner Sklaverei und Menschenhandel ebenso integrierender Bestandteil der Verträge mit bestehenden Händlern und Importeuren der KTM AG-Gruppe.

Auch bei erheblichen Investitionsverträgen ist die Achtung der Menschenrechte ein Anliegen der PIERER Mobility-Gruppe. In den kommenden Jahren sollen daher die neu abzuschließenden erheblichen Investitionsverträge sukzessive den Grundsätzen und Prinzipien des Verhaltenskodex unterworfen werden. Unter erheblichen Investitionsverträgen werden jene Bestellungen von Sachanlageinvestitionen (darunter Gebäude und Produktionsanlagen) umfasst, die eine Investitionssumme in der Höhe von EUR 300.000 übersteigen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt drei Bestellungen von Produktionsanlagen getätigt, die eine Investitionssumme von EUR 300.000 überstiegen haben, wobei die betreffenden Lieferpartner den Verhaltenskodex samt den darin enthaltenen Grundsätzen in Bezug auf die Einhaltung der Menschenrechte erhalten haben und für alle drei dieser relevanten Bestellungen sind sie auch ausdrücklich Vertragsbestandteil. Hinsichtlich Sachanlageinvestitionen in An-, Um- bzw. Zubau von Gebäuden wurden seitens der PIERER Mobility-Gruppe im Berichtszeitraum keine erheblichen Bestellungen getätigt.

<sup>1</sup> Siehe aktuelle Fassung unter [https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erklärung-zu-moderner-Sklaverei-und-Menschenhandel\\_2022\\_PIERER-Mobility-AG.pdf](https://www.pierermobility.com/wp-content/uploads/2022/10/Erklärung-zu-moderner-Sklaverei-und-Menschenhandel_2022_PIERER-Mobility-AG.pdf)

## Ergebnisse Compliance Schulungen

Das Bewusstsein sowie die Verpflichtung zur Einhaltung der im Code of Conduct und in den Compliance Richtlinien festgelegten Grundsätze wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2022 stetig gefördert und ausgeweitet. Auch fanden wieder vermehrt Präsenzschulungen statt, welche im Zuge der COVID-19 Pandemie ausgesetzt worden waren. Im Geschäftsjahr 2022 absolvierten insgesamt 1.482 Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe in Österreich die Online-Schulung, darunter 241 Führungskräfte. Ebenso wurden sämtliche Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder geschult. Insgesamt hat rund 27 % der gesamten Belegschaft die Compliance Schulung (eine Übersicht in Tabellenform findet sich im Anhang) absolviert. In den kommenden beiden Geschäftsjahren stehen die konzernweite Implementierung der online Compliance Schulungen sowie die Überprüfung und Neudefinition des Schulungsrhythmus (insbesondere von Mitarbeitern mit hohem Risiko) im Vordergrund.

## Legal Compliance

In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben. Ebenso sind im Berichtszeitraum keine Hinweise bzw. Fälle betreffend Verstöße gegen Menschenrechte beim Compliance Team eingegangen. Weiters sind für das Geschäftsjahr 2022 keine Diskriminierungsvorfälle bekannt, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der PIERER Mobility-Gruppe haben bzw. haben könnten. Neue Gesetze und Verordnungen werden vierteljährlich über einen Servicevertrag

ins Rechtsinformationssystem eingepflegt, neue Bescheide – auch im Sinne der §82b-Prüfung – werden bei der Rechtsabteilung elektronisch archiviert und direkt inklusive enthaltener Pflichten ins neue System eingegeben. Somit wird die Einhaltung von aktuell geltenden Umweltschutzgesetzen und/oder -verordnungen stets nachvollziehbar dokumentiert. Im Berichtsjahr gab es keine relevanten Fälle in Bezug auf Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder -verordnungen, die Verfahren, Bußgelder und/oder sonstige Sanktionen nach sich gezogen haben.

## Kooperationspartner

Bei der Zusammenarbeit mit internationalen Geschäftspartnern besteht das generelle Risiko, dass in den jeweiligen Ländern nicht die gleichen strengen gesetzlichen Regelungen gelten, bzw. eingehalten werden, wie in Österreich. Unsere langjährigen Partner, wie beispielsweise Bajaj Auto Ltd. und Zhejiang CFMOTO Power Co., Ltd., setzen sich selbst hohe Standards, um unseren Ansprüchen hinsichtlich der Achtung der Menschenrechte gerecht zu werden.

Die indische Bajaj Auto Ltd., als strategischer Partner von PIERER Mobility, verpflichtet sich zur kontinuierlichen Verbesserung der Arbeitssicherheit, Gesundheit der Mitarbeiter, Umweltauswirkungen und der im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit stehenden Umweltauswirkungen, zur Einhaltung der geltenden Sicherheitsvorschriften, gesundheits- und umweltrechtlichen Gesetzesvorschriften und Verordnungen. Als börsennotierte Gesellschaft ist die Bajaj Auto Ltd. verpflichtet, in ihrem Jahresfinanzbericht auf die in ihrem Land geltenden gesetzlichen Regelungen und deren Einhaltung hinzuweisen (<https://www.bajajauto.com/investors/codes-policies>).

## STATUS QUO

Nach der erfolgreichen Implementierung des Whistleblower-Systems und der zur Verfügungstellung des Prozesses zum Umgang mit Hinweisen im internen Prozessportal zur Einsichtnahme für Mitarbeiter mit Intranetzugang aufgrund der EU-Whistleblowing-Richtlinie 2019/1937, ist für das Geschäftsjahr 2023 die Ergänzung der bisherigen Maßnahmen um eine Whistleblowing-Richtlinie geplant. In dieser Richtlinie werden die Grundsätze der Vertraulichkeit und der Schutz der Anonymität des Hinweisgebers sowie des Betroffenen und auch das Gebot der objektiven Aufklärung erläutert. Zudem ist darin festzuhalten,

dass der Hinweisgeber vor Repressalien wie bspw. Kündigung, Suspendierung, Versagung von Beförderungen oder Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen oder negativen Leistungsbeurteilungen, aber ebenso Nötigung, Einschüchterung, Mobbing, Diskriminierung etc. zu schützen ist. Auch global soll das Whistleblower-System in den kommenden Jahren auf die außerhalb von Europa situierten Tochtergesellschaften ausgerollt werden, um allen Mitarbeitern der PIERER Mobility-Gruppe die anonyme Meldung von Verdachtsfällen zu ermöglichen.

## 16. DATENSCHUTZ UND CYBERSICHERHEIT

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe schützt alle Daten in ihrer Verfügung, gemäß entsprechender Gesetze und Regularien und stellt Cybersicherheit in den Fokus ihrer gesetzten Maßnahmen. Wir erhalten, verarbeiten und speichern große Mengen an persönlichen Daten z.B. von Mitarbeitern, Geschäftspartnern, Lieferanten, Kunden und Beratern. Datenlecks können für große Schäden bei Betroffenen sorgen und dabei sogar Grundrechte verletzen. Cyberattacken sind mitunter eine tägliche Bedrohung und können Unternehmen empfindlich schädigen, das kann sich sowohl auf die wirtschaftliche wie auch auf die soziale Dimension auswirken.

In der PIERER Mobility-Gruppe wird ein IT Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Besonders im Fokus stehen für uns die von uns verarbeiteten Daten im Bereich Forschung & Entwicklung, Fahrzeug- und Kundendaten sowie personenbezogene Daten unserer Mitarbeiter und Bewerber. Der hohe Qualitätsstandard, den wir bei unseren Produkten haben, gilt auch für die Bereiche Datensicherheit und Datenschutz. Der Prozess wird durch ein umfassendes Datenschutzmanagement-System gewährleistet, das im Unternehmen verankert ist. Die Prozessdokumente sind für Mitarbeiter im Intranet abrufbar. Das größte Risiko für die Unternehmensgruppe ist eine mögliche Strafe, die aufgrund von (angeblichen) Datenschutzverstößen verhängt wird. Das höchste Risiko für den Betroffenen ist der Zugriff von personenbezogenen Daten durch unberechtigte Dritte. Durch ein Datenschutzmanagementsystem, das verschiedene Datenschutzrichtlinien und -bestimmungen umfasst, können mögliche Datenschutzrisiken frühzeitig erkannt und verhindert werden.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Unsere Rechtsabteilung ist mit einem Datenschutzanwalt in regelmäßigem Austausch, um alle bestehenden bzw. neuen Anwendungen zu überwachen und mögliche Anpassungen zu diskutieren.

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken werden bei der PIERER Mobility-Gruppe durch eine laufende Weiterentwicklung der IT-Sicherheitsmaßnahmen und Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Durch ein mehrstufiges Security-Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitssysteme werden Cyberangriffe abgewehrt. Zum Einsatz kommen unter anderem verhaltensbasierende Security Lösungen, um sicherheitstechnische Auffälligkeiten zu erkennen. Client und Server Alarmer werden 24/7 mittels eines Managed Service erkannt und anhand eines Reaktionskataloges behandelt. Es werden regelmäßige externe und interne

Schwachstellenanalysen durchgeführt und mit einem etablierten Patch sowie Updatemanagement Prozess entgegnet. Regelmäßige externe und interne Sicherheitsaudits werden über Maßnahmen im Risikomanagement dokumentiert, bewertet, priorisiert und danach einer Lösung zugeführt.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen und der damit steigenden Angriffsmöglichkeiten auf die IT-Systeme hat die Europäische Union Verordnungen erlassen, die eine Verbesserung der Cybersecurity einfordern. Diese aktuell nur für vierrädrige Fahrzeuge geltenden Verordnungen erfordern für eine Typzulassung den Nachweis der Cybersecurity für den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Verordnung mittelfristig auch für motorisierte Zweiräder (Motorräder, E-Bikes) eingeführt wird. KTM implementiert ein Cybersecurity Management System (CSMS) nach ISO/SAE 21434, um die gesetzlichen Anforderungen bei in Kraft treten erfüllen zu können und die Cybersecurity der Produkte zu gewährleisten. Nach Auditierung des CSMS durch die TÜV Süd Auto Service GmbH wird das System angepasst, dann ausgerollt, betrieben und kontinuierlich verbessert.

Für alle Nutzer der IT-Systeme der PIERER Mobility-Gruppe wird das für den Einsatz der IT im Rahmen ihrer Funktion erforderliche Wissen und Bewusstsein durch regelmäßige IT-Security Sensibilisierungsschulungen sichergestellt. Diese werden präventiv sowie nachvollziehbar durchgeführt und finden weltweit in allen Tochtergesellschaften statt. Alle Mitarbeiter werden zu einer einmal jährlich stattfindenden E-Learning IT-Security Sensibilisierungsschulung verpflichtet. Außerdem lief eine Face2Face Sensibilisierungsschulungskampagne für alle Mitarbeiter der KTM AG und Tochtergesellschaften bis Februar 2022. Zusätzlich zum E-Learning Content wird eine „Security Awareness Schulung“ durchgeführt, um dem Endbenutzer alle relevanten Angriffsvektoren näher zu bringen. Im Fokus der Trainingsagenda stehen neben der Präsentation der richtigen Verhaltensweise weitere Themen wie neue Phishing- und USB-Angriffsvektoren, neue Passwortmethodik und Windows Authentifizierung-Features, Phishing Audit Ergebnisse.

Umfangreiche Schulungsmaßnahmen wurden bei den Mitarbeitern an den Standorten in Mattighofen und Munderfing zur Datenschutzgrundverordnung durchgeführt. Das E-Learning Tool mit verpflichtendem Test für Mitarbeiter wurde weiter ausgerollt. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 704 der in Europa beschäftigten Mitarbeiter der PIERER Mobility-Gruppe online geschult, davon 69 Führungskräfte. Außerdem wurde eine neue Awareness Content Plattform mit vordefinierten Awareness Inhalten angeschafft, welche zukünftig als Content für neue IT Security Awareness Schulungsinhalte dienen wird. Ziel ist es damit die Trainings modern und interessant zu gestalten. Zusätzlich beinhaltet diese Plattform auch Netflix Awareness Serien, die den Mitarbeitern über das Intranet

angeboten werden. Es zeigt sich, dass diese neue Art der Awareness Wissensvermittlung sehr gut angenommen und damit hohe Awareness bei den Mitarbeitern erreicht wird. Des Weiteren bietet diese Plattform ein Plugin für Phishing-E-Mail-Alert im Outlook. Diese wird flächendeckend getestet und voraussichtlich im dritten Quartal 2023 ausgerollt. Ziel ist eine vereinfachte Möglichkeit für die Meldung von Phishing Vorfällen.

Für einzelne Fachbereiche, die häufig mit dem Thema Datenschutz in Kontakt kommen, sind spezielle Schulungen geplant. Im Intranet findet sich auch eine Übersicht betreffend die Verantwortung im Datenschutz: die Letztverantwortung trägt der Vorstand, fachspezifische Fragen zu dem Thema werden von der Rechtsabteilung bearbeitet bzw. beantwortet. Für die Datensicherheit ist der

Informations- und Sicherheitsmanager zuständig.

Darüber hinaus ist eine Datenschutz-Richtlinie zur Einführung eines Datenschutzmanagement-Systems in Kraft, deren Einhaltung ein datenschutzkonformes Verhalten der Unternehmensgruppe gewährleistet, insbesondere Betroffenenrechte wahrt, Datenschutzverletzungen vorbeugt und Geldbußen vermeidet. Alle Mitarbeiter sind zur Einhaltung dieser Richtlinie verpflichtet. Es handelt sich dabei um eine Dienstanweisung. Im Intranet ist jenes Informationsblatt zugänglich, dass seit April 2018 ein Bestandteil der Dienstverträge ist. Diese Richtlinie wurde durch mehrere Betriebsvereinbarungen für den Bereich Datenschutz im Allgemeinen und zuletzt für die Videoüberwachung konkretisiert. Für Anfragen wurde bei jeder Gesellschaft eine eigene privacy E-Mailadresse eingerichtet, welche von der Rechtsabteilung verwaltet wird.

## STATUS QUO

Die absolvierten Security Awareness Schulungen werden im Schulungsportal (SAP Successfactors) erfasst und nicht absolvierte Trainings werden über das Portal bei den jeweiligen Management Leads automatisch urgiert. Sollte es Mitarbeiter geben, die nicht teilgenommen haben, werden diese zu eigenen Face2Face Trainings geladen und geschult. Nach einer

Wirksamkeitsüberprüfung der Awareness Trainings wurde 2022 eine angepasste Security Awareness Schulung Face2Face wie oben bereits erwähnt abgehalten. Durchgeführt wurde diese durch externe Unterstützung der SBA-Research. Geschult wurden alle Mitarbeiter der Standorte Mattighofen und Munderfing.

## 17. FAIRES UND VERANTWORTUNGSVOLLES PRODUKTMARKETING

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe ist bestrebt, ihre Produkte fair und verantwortungsbewusst zu vermarkten. Entlang geltender Vorschriften werden falsche oder irreführende Marketing-Inhalte vermieden, um Verbrauchertäuschungen oder Wettbewerbsverzerrungen vorzubeugen. Die Vermarktung sämtlicher Produkte erfolgt stets transparent in Bezug auf relevante Angaben und zielgruppenorientiert. Marketinginhalte werden außerdem so gestaltet, dass sie kein unerwünschtes Verhalten bei der Produktanwendung fördern.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich auch in ihren Marketingaktivitäten zu den ACEM Promotion & Advertising Guidelines<sup>1</sup> und dem Europäischen Grundsatz für Straßenverkehrssicherheit.

Dieser Grundsatz beinhaltet folgende Themen:

- Sicherheitsorientierte Werbeinhalte für angetriebene Zweiräder: alle Fahrer sowie Beifahrer, die in einer Fahrposition gezeigt werden, müssen immer einen zertifizierten Helm tragen und

in Übereinstimmung mit den einschlägigen Verkehrssicherheitsvorschriften gezeigt werden. Gegebenenfalls muss die Werbung darauf hinweisen, dass die Bilder auf einer Rennstrecke oder geschlossenen Straße mit einem professionellen Fahrer aufgenommen wurden.

- Kommunikation von sicherheitssteigernden Merkmalen.
- Kommunikation von Händlerschulungsprogrammen: Die Entwicklung von Trainingsprogrammen zusammen mit den Vertragshändlern ist eine weitere Maßnahme, um die Bedeutung des sicheren Fahrens auf dem gesamten Markt effizient und konsistent darzustellen.
- Medieninformationen: Für alle Pressevorstellungen verpflichten sich die Hersteller, die Journalisten über die ACEM-Richtlinien für Werbung und Kommunikation zu informieren und ihnen diese zur Verfügung stellen.

Die PIERER Mobility-Gruppe bekennt sich seit 2007 freiwillig zu diesem Grundsatz, dessen Einhaltung durch eine jährliche Überwachung unter der Verantwortung von ACEM geprüft wird. Zudem verpflichtet sich die PIERER Mobility-Gruppe zur Einhaltung des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb<sup>2</sup>, welches unter anderem falsche und/oder subjektiv falsch interpretierbare Werbeaussagen, aggressive und irreführende Werbung untersagt.

## 18. AUSWIRKUNGEN AUF MENSCHEN UND MENSCHENRECHTE AUS GESCHÄFTSENTSCHEIDUNGEN UND -PROZESSEN

Unternehmen sollen ihre Geschäftsentscheidungen und -handlungen auf mögliche negative Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte prüfen und diese vermeiden. Mögliche Auswirkungen können z.B. durch Standortentscheidungen (z.B. kritische Länder bezüglich Menschenrechtsthemen), Investitionen (Geschäftspartner mit Menschenrechtsverletzungen) oder Prozesse (z.B. Diskriminierung bei der Auswahl von Geschäftspartnern) entstehen. Unternehmen sollen die strikte Vermeidung von Kinder- und Zwangsarbeit sowie moderner Sklaverei durchsetzen.

Das Thema wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Grund dafür sind unter anderem die zunehmenden Entwicklungen auf nationalen und internationalen Ebenen (z.B. Europäische Union) in Richtung verbindlicher Vorgaben zur Sorgfaltspflicht bei der Wahrung von Menschenrechten im Rahmen sämtlicher Geschäftstätigkeiten.

Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt. Betrachtungen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse ergaben zudem eine, zurzeit vergleichsweise moderate Bedeutung des Themas für die PIERER Mobility AG seitens der befragten Stakeholder-Gruppen wie auch des Impact Assessments.

Grundsätzlich fallen Geschäftsentscheidungen und -prozesse unter die Vorgaben aus einschlägigen und im Bericht erwähnten Unternehmensrichtlinien, insbesondere dem Code of Conduct. Maßnahmen in thematisch verwandten Bereichen entfalten auch auf dieses Thema ihre Wirkung oder behandeln es mit. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

<sup>1</sup> <https://www.acem.eu/policy-areas/safety/acem-advertising-guidelines> | [https://www.acem.eu/images/stories/doc/initiatives/safety/d\\_Ad\\_guidelines\\_public\\_DE\\_24879.pdf](https://www.acem.eu/images/stories/doc/initiatives/safety/d_Ad_guidelines_public_DE_24879.pdf)

<sup>2</sup> 1984 UWG: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002665>, Fassung vom 21.11.2022, abgerufen am 21.11.2022)

## 19. RESILIENZ DER LIEFERKETTEN

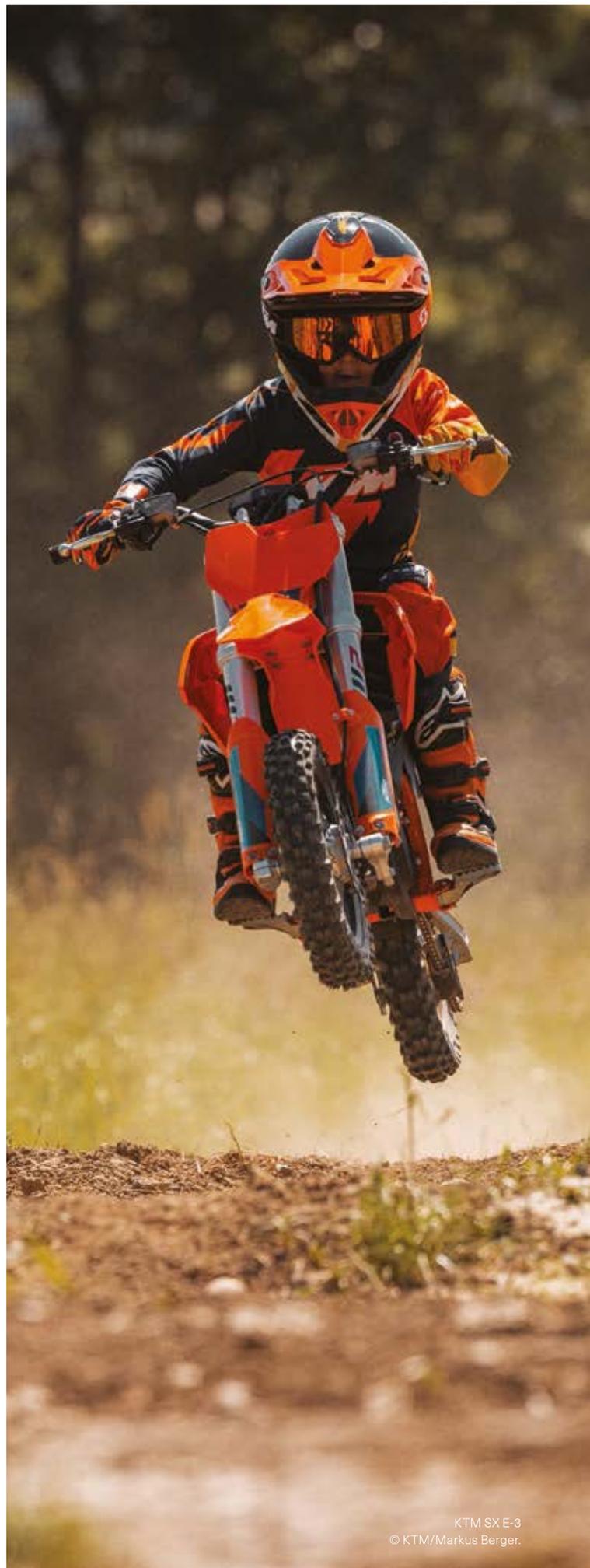
Unternehmen sollen ihre Lieferketten möglichst krisen- und ausfallsicher gestalten. So kann die Betriebsfortführung gesichert und mögliche Verluste von Arbeitsplätzen durch Produktionsunterbrechungen oder Beschaffungsknappheiten vermindert werden. Unternehmen, deren Beschaffung krisensicher ist, legen auch Wert auf eine regionale Beschaffung mit kürzeren Lieferwegen.

### KONZEPT UND ZIELSETZUNG

Das Thema wurde im Zuge der 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Der Schritt soll den jüngsten globalen Entwicklungen rund um Lieferketten Rechnung tragen. Weitere Angaben und Inhalte werden im Laufe des folgenden Jahres erarbeitet.

### MASSNAHMEN UND WEITERE ERLÄUTERUNGEN

Maßnahmen und Konzepte, die explizit diesem Thema zugerechnet werden können, wurden im Verlauf des Berichtsjahres nicht gesetzt, jedoch finden sich unter anderen ESG-Maßnahmen und -Aktivitäten auch solche, die ihre Wirkung auf die Resilienz entfalten oder das Thema mitbearbeiten. Darunter sind etwa die „Sustainability Plattform“ zur Lieferantenbewertung oder das Grundlagenprojekt zur ESG Strategie zu nennen.



# ANGABEN GEMÄSS EU-TAXONOMIE

ART. 8 (L 443/9) FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums („EU Action Plan on Sustainable Finance“) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) in Kraft getreten, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Über die Ergebnisse dieser Klassifikation ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten.

In Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

- Klimaschutz;
- Anpassung an den Klimawandel;
- die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen;
- der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft;
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung;
- der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Die EU hat aktuell für zwei Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie veröffentlicht. Durch die Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit in den Delegierten Rechtsakten ist festgelegt, welche Wirtschaftstätigkeiten grundsätzlich in Betracht gezogen werden können.

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomie-Fähigkeit und Taxonomie-Konformität erforderlich. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftstätigkeit im Delegierten Rechtsakt beschrieben ist und somit taxonomiefähig ist. Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter Kriterien als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Entsprechend ist im zweiten Schritt zu evaluieren, ob die genannten technischen Bewertungskriterien erfüllt sind, um als Taxonomie-konform klassifiziert zu werden. Neben der Evaluierung in Bezug auf die Konformitätskriterien ist auch die Beurteilung gefordert, ob die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel leisten und ob kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigt ist („Do no significant harm“ (DNSH) Prüfung). Zudem muss die Erfüllung von Sozialen Mindeststandards entsprechend den OECD – Leitsätze für multinationale Unternehmen, UN – Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, ILO Kernarbeitsnormen und Internationalen Menschenrechtscharta sichergestellt werden.

In diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten und quotal konsolidierte Konzerngesellschaften hinsichtlich ihrer Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben einbezogen.

Die Basisgröße für die Umsatzerlöse stellen die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dieser Position ausgewiesenen Beträge dar. Basis der Investitionsausgaben sind die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts. Außerdem umfasst sie auch Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS (IAS 16, 38, 40, 41, IFRS 16); sowie nationale Rechnungslegungsmethoden, falls IFRS nicht angewendet werden). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Investitionen in langfristige Vermögenswerte, die als zur Veräußerung oder als zur Ausschüttung klassifiziert sind, werden nur bis zum erstmaligen Zeitpunkt der entsprechenden Klassifikation berücksichtigt.

Die Basis für die Betriebsausgaben stellen die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte dar, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

Aufgrund von Art 8 Z 1 der VO iVm § 243b bzw. § 267a UGB ist die PIERER Mobility AG dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Gemäß § 245a Abs 1 UGB ist der Konzernabschluss der PIERER Mobility AG zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt worden. Die für die Berechnung des Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahl genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen.

Finden sich Wirtschaftstätigkeiten der PIERER Mobility AG in dem EU-Katalog wieder, so gelten diese als taxonomiefähig. Im Falle der PIERER Mobility AG ist beispielsweise die Wirtschaftstätigkeit „3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ in Betracht zu ziehen. Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben, die mit dieser Wirtschaftstätigkeit im Zusammenhang stehen, können als taxonomiefähig klassifiziert werden.

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen Umsatzerlöse/ Investitionen (CapEx) / Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen gemäß EU-Taxonomie der PIERER Mobility AG für das Geschäftsjahr 2022.

Bei allen referenzierten Wirtschaftsaktivitäten in der Aufstellung der PIERER Mobility AG erfordert die DNSH Prüfung ein Climate Risk Assessment nach bestimmten Auflagen, um eine Beeinträchtigung des Ziels „Anpassung an den Klimawandel“ auszuschließen. Ein

solches Climate Risk Assessment lag zur Veröffentlichung des Berichts über das Geschäftsjahr 2022 nicht vor, weswegen für die drei Kennzahlen (Umsatz, CapEx, OpEx) kein Taxonomie-konformer Anteil angegeben werden konnte.

Die EU-Taxonomie Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die Auslegung dieser Begriffe durch die PIERER Mobility AG ist in den folgenden Ausführungen dargelegt.

An der Bearbeitung der aus der Taxonomie-Verordnung entstammenden Aufgaben sind Vertreter der Abteilungen Controlling, Accounting, ESG & Risk Management sowie Investor Relations in unterschiedlichen Rollen beteiligt.



## KENNZAHLEN

Um Doppelzählungen über Wirtschaftsaktivitäten hinweg zu vermeiden, werden die einzelnen Positionen mithilfe definierter Regeln einer Wirtschaftstätigkeit zugewiesen. Im Arbeitsdokument

wird laufend mittels Formel geprüft, dass je Position nur eine Zählung in Form der Zuordnung zu einer Wirtschaftsaktivität oder der Klassifizierung als nicht taxonomiefähig erfolgt ist.

### Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten

eines Geschäftsjahres zu den Gesamtumsatzerlösen dieses Geschäftsjahres.

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3) in TEUR	Umsatzanteil (4) %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag										DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)		Taxonomiekonformer Umsatzanteil, Jahr 2021 (18) %	Taxonomiekonformer Umsatzanteil, Jahr N-1 (19) %	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten) (20) E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“* (21) T
				Klimaschutz (6)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)				
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)																			
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>		1.914.885	78,57																
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	3.3	1.914.885	78,57																
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>																			
<b>Total (A.1 + A.2)</b>		1.914.885	78,57																
<b>B. NICHT TAXONOMIE FÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)</b>		522.315	21,43																
<b>Gesamt (A + B)</b>		2.437.200	100,00																

Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 von € 2.437,2 Mio. bilden gemäß EU-Taxonomie den Nenner der Umsatz-Kennzahl. Die in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse in Höhe von € 2.437,2 Mio. (siehe Umsatzerlöse lt. Konzern Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im Konzernanhang unter Punkt 8. Umsatzerlöse) der PIERER Mobility AG werden über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie

mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten gemäß des Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel) der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852 erzielt wurden. Durch eine Detailanalyse der in den Umsatzerlösen enthaltenen Posten erfolgt die Zuordnung des jeweiligen Umsatzes zu den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten. Die Summe der Umsatzerlöse der für das







Die gesamten Betriebsausgaben gem. EU-Taxonomie VO betragen rund € 21,1 Mio. Zur Ermittlung des Nenners wurden die Konten, welche die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen (Erläuterung wesentlicher Bestandteile) widerspiegeln, betrachtet.

Der Zähler ergibt sich aus einer Analyse der mit den auf den oben genannten Konten erfassten Ausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerten bezüglich ihrer Taxonomie-Fähigkeit anhand von Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) und Annex II (Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel)

der Delegierten Verordnung der (EU) 2020/852. Der Großteil der taxonomiefähigen Betriebskosten entfällt auf die Instandhaltung von Gebäuden und Produktionsmaschinen.

Aufgrund von weiteren regulatorischen Entwicklungen bei der EU-Taxonomie können sich 2023 Abweichungen sowie Änderungen hinsichtlich der Offenlegung ergeben. Für das Geschäftsjahr 2023 ist außerdem eine genauere Evaluierung der taxonomiefähigen Positionen hinsichtlich der Erfüllung technischer Bewertungskriterien und der DNSH Prüfung geplant, welche auch ein Climate Risk Assessment einschließen wird.

Wels, im März 2023

Der Vorstand



Dipl.-Ing. Stefan Pierer, CEO



Mag. Friedrich Roithner, CFO



Ing. Mag. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA



Billy Bolt Hard Enduro 2022  
© Future 7 Media

## III. ANHANG

## Kennzahlen

## KENNZAHLEN SOZIALES (VERLÄSSLICHER ARBEITGEBER)

GRI 2-7, 2-8, 2-30

Angaben zu den Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
2-7: Information zu den Mitarbeitern				
<b>gesamt</b>	Köpfe	<b>6.088</b>	<b>5.249</b>	<b>4.586</b>
<b>Vollzeit</b>	Köpfe	<b>5.644</b>	<b>4.843</b>	<b>4.248</b>
davon männlich	Köpfe	4.373	3.834	3.450
davon weiblich	Köpfe	1.271	1.009	798
<b>Teilzeit</b>	Köpfe	<b>444</b>	<b>406</b>	<b>338</b>
davon männlich	Köpfe	167	147	110
davon weiblich	Köpfe	277	259	228
Anteil der weiblichen Mitarbeiter	in Prozent	25,4%	24,2%	22,4%
<b>Mitarbeiterstruktur nach Kontinent<sup>1</sup></b>				
davon in Österreich	Köpfe	5.050	4.361	3.822
	Prozent	83,0%	83,1%	83,3%
davon in Deutschland	Köpfe	137	136	116
	Prozent	2,3%	2,6%	2,5%
davon in Europa	Köpfe	392	316	284
	Prozent	6,4%	6,0%	6,2%
davon sonstige Kontinente <sup>2</sup>	Köpfe	509	436	364
	Prozent	8,4%	8,30%	7,9%
2-8: Mitarbeiter, die keine Angestellten sind				
<b>Leiharbeitskräfte gesamt</b> (inkl. Stiftungslehrlinge)	Köpfe	<b>627</b>	<b>486</b>	<b>294</b>
	in Prozent	<b>10,3%</b>	<b>9,3%</b>	<b>6,4%</b>
davon männlich	Köpfe	427	345	251
	in Prozent	68,1%	71,0%	85,4%
davon weiblich	Köpfe	200	141	43
	in Prozent	31,9%	29,0%	14,6%
davon <30 Jahre	Köpfe	240	217	134
	in Prozent	38,3%	44,7%	45,6%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	346	240	147
	in Prozent	55,2%	49,4%	50,0%
davon >50 Jahre	Köpfe	41	29	13
	in Prozent	6,5%	6,0%	4,4%
2-30: Kollektivverträge				
	in Prozent	98%	98%	98%

<sup>1</sup> Auswertung der Mitarbeiter-Struktur nach Unternehmensstandort (nicht nach Nationalität)

<sup>2</sup> Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika

Alle Daten exkl. Vorstände PIERER Mobility AG, inkl. Leiharbeiter,  
inkl. KTM AG und deren Tochtergesellschaften, Avocado GmbH und PIERER Innovation GmbH.

GRI 405-1

Diversität unter Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
<b>Führungskräfte</b>	Köpfe	<b>709</b>	<b>617</b>	<b>575</b>
	in Prozent	<b>11,6%</b>	<b>11,8%</b>	<b>12,5%</b>
davon männlich	Köpfe	578	518	489
	in Prozent	81,5%	84,0%	85,0%
davon weiblich	Köpfe	131	99	86
	in Prozent	18,5%	16,0%	15,0%
davon <30 Jahre	Köpfe	49	40	35
	in Prozent	6,9%	6,5%	6,1%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	544	455	432
	in Prozent	76,7%	73,7%	75,1%
davon >50 Jahre	Köpfe	116	122	108
	in Prozent	16,6%	19,8%	18,8%
<b>Angestellte</b>	Köpfe	<b>2.540</b>	<b>2.215</b>	<b>1.896</b>
	in Prozent	<b>41,7%</b>	<b>42,2%</b>	<b>41,3%</b>
davon männlich	Köpfe	1.804	1.553	1.323
	in Prozent	71,0%	70,1%	69,8%
davon weiblich	Köpfe	736	662	573
	in Prozent	29,0%	29,9%	30,2%
davon <30 Jahre	Köpfe	914	793	681
	in Prozent	36,0%	35,8%	35,9%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	1.365	1.206	1.036
	in Prozent	53,7%	54,4%	54,6%
davon >50 Jahre	Köpfe	261	216	179
	in Prozent	10,3%	9,8%	9,4%
<b>Arbeiter</b>	Köpfe	<b>2.212</b>	<b>1.931</b>	<b>1.822</b>
	in Prozent	<b>36,3%</b>	<b>36,8%</b>	<b>39,7%</b>
davon männlich	Köpfe	1.730	1.565	1.498
	in Prozent	78,2%	81,0%	82,2%
davon weiblich	Köpfe	482	366	324
	in Prozent	21,8%	19,0%	17,8%
davon <30 Jahre	Köpfe	627	546	504
	in Prozent	28,3%	28,3%	27,7%
davon 30-50 Jahre	Köpfe	1.158	997	969
	in Prozent	52,4%	51,6%	53,2%
davon >50 Jahre	Köpfe	427	388	349
	in Prozent	19,3%	20,1%	19,2%

Alle Angaben in % gerundet. Darstellung exkl. Vorstände PIERER Mobility AG, inkl. Leiharbeiter. Definition Führungskräfte: Die Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der PIERER Mobility AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. Führungskräfte-Darstellung seit 2020 global.

Lediglich rund 1 % der Mitarbeiter haben einen befristeten Vertrag, daher erfolgt in dieser Aufstellung keine gesonderte Unterteilung in permanent / befristete Arbeitsverhältnisse. Davon ausgenommen sind Praktikanten, Diplomanten/Masteranten etc. sowie Mitarbeiter in Probezeit (erste 6 Dienstmonate).

Eigener Indikator

Weitere Angaben zu den Mitarbeitern	Einheit	2022	2021	2020
Fluktuation in Österreich <sup>1</sup>	in Prozent	<10%	<10%	<10%
Karenzierung (durch Bildung oder Geburt)	Köpfe	120	90	84
Rückkehrquote (gerundet)	in Prozent	96%	93%	94%
davon Frauen	in Prozent	36%	34%	30%
Menschen mit Beeinträchtigung <sup>2</sup>	Köpfe	54	48	48

GRI 405-1

Diversität im Vorstand und in Kontrollorganen	Einheit	2022	2021	2020
<b>Vorstand</b>	Köpfe	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
davon männlich	in Prozent	100%	100%	100%
davon 30-50 Jahre	in Prozent	25%	25%	25%
davon >50 Jahre	in Prozent	75%	75%	75%
<b>Aufsichtsrat</b>	Köpfe	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
davon männlich	in Prozent	67%	100%	100%
davon weiblich	in Prozent	33%	0%	0%
davon >50 Jahre	in Prozent	100%	100%	100%

Dr. Ernst Chalupsky und Ing. Alfred Hörtenhuber sind mit Ende der ordentlichen Hauptversammlung am 29.04.2022 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als neues Mitglied in den Aufsichtsrat wurden Rajiv Bajaj, DI Dr. Iris Filzwieser, Mag. Michaela Friepeß und Srinivasan Ravikumar gewählt.

GRI 403-9

Gesundheit und Sicherheit – Mitarbeiter	Einheit	2022	2021	2020
Arbeitsunfälle	Anzahl	75	74	56
Verletzungsrate	in Stunden	12,2	13,3	12,8
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	2	0	3
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0,33	0	0,69
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0,23
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	10,8	8,4	-
Gesundheit und Sicherheit – Leiharbeiter	Einheit	2022	2021	2020
Arbeitsunfälle	Anzahl	34	16	6
Verletzungsrate	in Stunden	39,8	28,2	22,6
Schwere Arbeitsunfälle (über 6 Monate Genesungsdauer)	Anzahl	0	0	0
Verletzungsrate schwerer Unfälle	Anzahl	0	0	0
Rate arbeitsbedingter Todesfälle	Anzahl	0	0	0
Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	Anzahl	35,1	22,9	-

Werte umfassen alle dokumentierten Arbeitsunfälle (ohne Wegeunfälle). Angaben für Mitarbeiter von Fremdfirmen liegen vor. Verletzungsrate auf Basis der Verletzungen je 1 Million Arbeitsstunden. Gemäß GRI Standards erfolgt die Berechnung der Verletzungsrate auf Basis der Produktivitätszeit: Anzahl gearbeiteter Stunden in 2022 (Auswertung nur von Gesellschaften mit Sitz in Österreich möglich): 6.122.869 (2021: 5.564.141), Produktivstunden inkl. Leiharbeiter 6.977.525. Im

Geschäftsjahr 2022 gab es bei der KTM AG ebenso wie 2021 keinen arbeitsbedingten Todesfall. 2020 gab es einen arbeitsbedingten Todesfall. Seit dem Berichtsjahr 2021 wird die Lost-Time Injury Frequency Rate (LTIFR) erhoben. Die LTIFR beschreibt die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit von mindestens einem Tag pro 1 Million Arbeitsstunden. Zugrunde liegende Formel:  $LTIFR = \text{Unfälle} / \text{Arbeitsstunden} * 1.000.000$ .

<sup>1</sup> Aufgrund von fehlenden Mitarbeiterdaten und der Differenz in der länderspezifischen Betrachtungsweise für die Berechnung der Fluktuation ist eine globale Auswertung aktuell nicht möglich.

<sup>2</sup> Gemessen an ausgewiesenem Behinderungsgrad über 50 %

GRI 404-1

Aus- und Weiterbildung	Einheit	2022	2021	2020
<b>Anzahl Mitarbeiter gesamt<sup>1</sup></b>	Köpfe	5.447	4.751	4.293
davon männlich	Köpfe	4.105	3.630	3.310
davon weiblich	Köpfe	1.342	1.121	983
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.211	1.930	1.822
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.530	2.207	1.896
davon Führungskraft	Köpfe	706	614	575
<b>Anzahl Lehrlinge</b>	Köpfe	206	186	170
davon kaufmännische Lehrlinge	Köpfe	74	66	60
davon gewerbliche Lehrlinge	Köpfe	132	120	110
<b>Gesamtanzahl Aus- und Weiterbildungsstunden der Mitarbeiter in Österreich</b>	in Stunden	119.429	124.038	29.275
Durchschnittliche Anzahl Aus- und Weiterbildungsstunden	in Stunden	22	26	7
<b>nach Geschlecht</b>				
Männliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	91.104	97.094	23.006
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/männlich	in Stunden	22	27	7
Weibliche Mitarbeitende gesamt	in Stunden	28.324	26.944	6.269
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter/weiblich	in Stunden	21	24	6
<b>nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	49.797	55.169	3.856
Durchschnittliche Anzahl pro Arbeiter	in Stunden	23	29	2
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	in Stunden	47.676	48.019	14.034
Durchschnittliche Anzahl pro Angestellte	in Stunden	19	22	7
Führungskräfte gesamt	in Stunden	21.955	20.850	11.386
Durchschnittliche Anzahl pro Führungskraft	in Stunden	31	34	20

<sup>1</sup> Darstellung exkl. Leiharbeiter und externe Dienstnehmer.

Lehrlingsanzahl inkl. Stiftungs-Lehrlinge. Aus- & Weiterbildungsstunden beziehen sich auf Daten in Österreich, die Erweiterung der Datenerhebung auf global wird 2023 angestrebt.

## UMWELTKENNZAHLEN (NACHHALTIGE MOBILITÄT)

Eigener Indikator

Forschung und Entwicklung (F&E)	Einheit	2022	2021	2020
Anzahl Mitarbeiter in der F&E	Köpfe	1.181	976	808
Anzahl Mitarbeiter in der F&E in % der Gesamtmitarbeiter	in Prozent	19,4%	18,6%	17,6%
Investitionen (gerundet) <sup>1</sup>	in € Mio.	161	131	111
davon für alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektromobilität) <sup>1</sup>	in € Mio.	23,2	18,8	7,9
F&E-Aufwendungen vom Umsatz	in Prozent	8,7%	8,0%	9,0%

<sup>1</sup> Entwicklungskosten inkl. Werkzeug

Eigener Indikator

Alternative Antriebstechnologien (z. B. Elektromobilität)	Einheit	2022	2021	2020
Motorräder	Stückzahl	375.492	332.881	270.407
davon elektrifiziert <sup>1</sup>	Stückzahl	19.910	3.357	2.166
Fahrräder	Stückzahl	118.465	102.753	73.277
davon elektrifiziert <sup>2</sup>	Stückzahl	74.479	76.916	56.064
Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers	in Prozent	19,1%	18,4%	16,9%

<sup>1</sup> Davon 3.541 E-Motorräder (Mini E und Freeride E) und 16.369 Electric-Balance-Bikes.

<sup>2</sup> Davon 72.635 E-Fahrräder und 1.844 Electric-Balance-Bikes

## UMWELTKENNZAHLEN (UMWELTBEWUSSTE PRODUKTION)

GRI 302-1

Energie- und Wasserverbrauch	Einheit	2022	2021	2020
Gasverbrauch <sup>1)</sup>	kWh	20.983.051	21.282.489	17.924.474
Stromverbrauch <sup>1)</sup>	kWh	25.162.909	22.841.717	19.035.648
Fernwärme	kWh	571.471	671.940	619.350
Anteil erneuerbare Energie (Strom und Fernwärme)	in Prozent	98,11%	99,63%	n.a.
Anteil fossile Energie (Strom und Fernwärme)	in Prozent	1,89%	0,37%	n.a.
Wasserverbrauch aus der Produktion <sup>2)</sup>	m <sup>3</sup>	4.876	4.185	3.364
Treibstoff Prüfstände	in Liter	535.361	443.449	317.246

1) Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den Unternehmens- und Produktionsstandorten der KTM AG und PIERER Mobility AG.

2) Werte gerundet. Wasserverbrauch bezieht sich auf die Standorte in Mattighofen und Munderfing.

GRI 302-5

Senkung des Energiebedarfs für Produkte	Einheit	2022	2021	2020
Flottenemissionen Motorräder <sup>1)2)</sup>	Ø Emission in g/km	79,59	79,65	78,93
Flottenverbrauch <sup>3)</sup>	Ø Verbrauch in l/100 km	3,39	3,41	3,39

1) Berechnung auf anteiliger Basis von 226.806 Stück Motorräder im B2C-Geschäft.

2) Die CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen sind im Berichtsjahr wegen des unvermindert starken Absatzwachstums bei ICE-Modellen mit mittleren und großen Hubräumen (>500ccm) um lediglich 0,06g/km gesunken. Der falsch erfasste CO<sub>2</sub> Emissionswert eines KTM Modells von Bajaj Auto erforderte rückwirkend eine Korrektur des Flottenemissionswerts für die Berichtsjahre 2021 und 2020.

3) Zum besseren Verständnis geben wir den Fahrzeugverbrauch nicht in Joule, sondern wie üblich in l/100 km an.

GRI 305-1, 305-2, 305-3

CO <sub>2</sub> Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe	2022			2021			2020		
Treibhausgasemissionen gem. Treibhausgasprotokoll (Scope 1-3):	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“	in t CO <sub>2</sub> -e	Anteil in % „location based“	Anteil in % „market based“
<b>Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen</b>	<b>7.095,97</b>	<b>0,84%</b>	<b>0,84%</b>	<b>6.677,29</b>	<b>0,70%</b>	<b>0,70%</b>	<b>5.679,78</b>	<b>0,67%</b>	<b>0,67%</b>
Emissionen Erdgasbezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1)</sup>	3.822,90	53,87%	53,87%	3.898,10	58,38%	58,38%	3.295,77	58,03%	58,03%
Emissionen Fuhrpark	1.889,17	26,62%	26,62%	1.638,10	24,53%	24,53%	1.565,46	27,56%	27,56%
Emissionen Prüfstände	1.383,90	19,50%	19,50%	1.141,09	17,09%	17,09%	818,54	14,41%	14,41%
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen „location based“ <sup>2)</sup></b>	<b>5.624,97</b>	<b>0,61%</b>		<b>5.136,72</b>	<b>0,54%</b>		<b>5.036,93</b>	<b>0,60%</b>	
Emissionen Fernwärmebezug <sup>2)</sup>	114,29	2,10%		134,39	2,62%		125,73	2,50%	
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1)</sup>	5.510,68	97,90%		5.002,34	97,38%		4.911,20	97,50%	
<b>Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen „market based“ <sup>2)</sup></b>	<b>174,56</b>		<b>0,02%</b>	<b>213,09</b>		<b>0,02%</b>	<b>1.154,76</b>		<b>0,14%</b>
Emissionen Fernwärme	114,29		64,43%	136,40		64,01%	125,73		10,89%
Emissionen Strombezug Standorte PIERER Mobility-Gruppe <sup>1)</sup>	60,27		55,21%	76,68		35,99%	1.029,03		89,11%
<b>Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen</b>	<b>849.857,61</b>	<b>98,50%</b>	<b>99,14%</b>	<b>936.260,90</b>	<b>98,75%</b>	<b>99,27%</b>	<b>832.231,63</b>	<b>98,73%</b>	<b>99,19%</b>

## GRI 305-1, 305-2, 305-3

CO <sub>2</sub> Bilanz der PIERER Mobility-Gruppe	2022			2021			2020		
Emissionen Berufsverkehr mit Flugzeug	3.052,85	0,36%	0,36%	1.315,40	0,14%	0,14%	738,05	0,09%	0,09%
Emissionen Berufsverkehr mit privaten Fahrzeugen	39,87	0,00%	0,00%	54,79	0,01%	0,01%	33,01	0,00%	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Mietwagen	188,46	0,02%	0,02%	86,31	0,01%	0,01%	61,03	0,01%	0,01%
Emissionen Berufsverkehr mit Zug <sup>3)</sup>	6,48	0,00%	0,00%	2,14	0,00%	0,00%	1,74	0,00%	0,00%
Emissionen Berufsverkehr mit Taxi <sup>3)</sup>	72,36	0,01%	0,01%	31,05	0,00%	0,00%	16,26	0,00%	0,00%
Emissionen Papier <sup>3)</sup>	2.209,13	0,26%	0,26%	2.144,03	0,23%	0,23%	1.617,20	0,19%	0,19%
Emissionen Nutzungsphase der verkauften Fahrzeuge <sup>4)</sup>	831.564,53	99,33%	99,33%	932.627,17	99,61%	99,61%	829.764,35	99,70%	99,70%
<b>Emissionen gesamt „location based“</b>	<b>849.421,70</b>	<b>100,00%</b>		<b>948.074,91</b>	<b>100,00%</b>		<b>842.948,34</b>	<b>100,00%</b>	
<b>Emissionen gesamt „market based“</b>	<b>844.404,20</b>		<b>100,00%</b>	<b>943.151,28</b>		<b>100,00%</b>	<b>839.066,17</b>		<b>100,00%</b>

CO <sub>2</sub> -Emissionen je verkauftes Fahrzeug „location based“, gerundet (305-4) <sup>2)5)6)</sup>	2022	2021	2020
t CO <sub>2</sub> -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-2)	0,05	0,05	0,05
t CO <sub>2</sub> -e pro verkauftes Fahrzeug (Scope 1-3)	3,74	3,80	3,67

Energieintensität gerundet (302-3) <sup>7)</sup>	2022	2021	2020
MWh pro verkauftes Fahrzeug	0,21	0,18	0,16
Mwh pro produziertes Fahrzeug	0,21	0,25	0,27
Wasserverbrauch in m <sup>3</sup> pro verkauftes Fahrzeug	0,11	0,08	0,07

Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente für Scope 1-2 wurden die Umrechnungsfaktoren des Umweltbundesamt Österreich und des UK Department for Environment, Food & Regulatory Affairs (DEFRA) 2016, 2020, 2021 & 2022 verwendet. Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im Nachhaltigkeitsbericht 2019 veröffentlicht. In die Auswertung werden grundsätzlich die Daten der wesentlichen Unternehmens- und Produktionsstandorte in Österreich berücksichtigt. Dazu gehört neben der PIERER Mobility AG die KTM AG mit ihren Tochtergesellschaften.

- 1 Auswertung exkl. PIERER Innovation GmbH, Avocado GmbH. Der gestiegene Energieverbrauch im Berichtsjahr 2022 ist unter anderem auf die erhöhte Produktionsmenge zurückzuführen. Seit Februar 2021 wird am Standort in Anif mit Wärmepumpe geheizt (Erdgas wird seit dem Umzug nicht mehr bezogen).
- 2 Emissionen aus Fernwärmebezug am Standort der KTM Sportcar GmbH. Der signifikant gesunkene Verbrauch bei der Fernwärme ist auf den großen Umbau am Standort Graz zurückzuführen, währenddessen die gesamte Produktion stillstand (- Dauer ca. 1 Monat). Daher wurde hier ein leichter Rückgang beim Gas- und Stromverbrauch verzeichnet. Seit 2020 erfolgt die Berechnung der Emissionen auch nach „market based“. Jedoch wurde hier zur besseren Nachvollziehbarkeit auf die Berechnung der Emissionsanteile in% im Berichtsjahr verzichtet und bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen je verkauftes Fahrzeug weiterhin auf „location based“ zurückgegriffen (der Unterschied zwischen „market und location based“ ist sehr gering und daher vernachlässigbar). Bei der KTM Sportcar GmbH wurde für den Fernwärmebezug der Emissionsfaktor vom Umweltbundesamt zur Berechnung herangezogen, weil vom Versorger keine Angaben zu den Emissionsdaten vorliegen.

Der niedrige Anteil indirekter Treibhausgasemissionen ist auf den Versorgungsmix der Versorgungsjahre 2022, 2021 zurückzuführen. Der Großteil der bezogenen kWh Strom stammt aus Wasserkraft. Die Fernwärme- sowie Stromverbräuche von 2020 der KTM Sportcar GmbH wurden rückwirkend angepasst.

- 3 Auswertung inkl. PIERER Innovation GmbH.
- 4 Die Berechnung erfolgt auf Basis von EU-Homologationsdaten zu den Treibstoffverbräuchen lt. WMTC und unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Laufleistung sowie der durchschnittlichen Lebensdauer. Die Enduro Competition Modelle werden in einem mechanisch und elektronisch gedrosselten Zustand homologiert. Oftmals werden die Motorräder jedoch, auf eigene Verantwortung der Kunden, im ungedrosselten Zustand bei Amateur und Profi Rennsportveranstaltungen genutzt. Dies resultiert in einem deutlich höheren Verbrauch und Treibhausgasemissionen. Die von Bajaj Auto direkt vertriebenen KTM und Husqvarna Modelle sind in der Berechnung mit betrachtet.
- 5 Berechnet aus dem gesamten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck (market based Scope 1+2 und scope 1-3) geteilt durch die Anzahl der verkauften Fahrzeuge (PTW und X-BOW)
- 6 Berechnung exkl. E-Bicycles, rückwirkend auch für das Jahr 2021 angepasst.
- 7 Berechnet aus Strom-, Fernwärme- und Erdgasverbrauch geteilt durch die Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge (PTW und X-BOW). Seit 2020 wird zur Berechnung der Strom- und Fernwärmebezug „market based“ verwendet.

Für die Berechnung der Nutzungsphase wurden verkaufte Motorräder im B2C (Retail) Geschäft herangezogen sowie X-BOW (exkl. E-Bicycles): Anzahl der für die Berechnung zugrunde gelegten Fahrzeuge 226.849 (Vorjahr: 249.534 exkl. E-Bicycles). Nicht zulassungsfähige Motorradmodelle (bspw. Motocross, Cross Country, Sport Minicycles) wurden aufgrund einer unzureichenden Datenbasis (fehlende Verbrauchs- und Laufleistungsdaten) nicht betrachtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 375.492 Motorräder verkauft (Vorjahr: 332.881).

Die in die Auswertung einbezogenen Werte basieren auf EU-Homologationsdaten der jeweiligen Modelle. 2021 gab es mehrere Homologationsnachträge der MY21 Street und

MY22 Enduro Modelle aufgrund veränderter Katalysatorzusammensetzungen. Dies hatte nachträglich Auswirkungen auf die Flottenemissionen und den Verbrauch im Berichtsjahr 2020.

Es gibt lt. Kyoto-Protokoll sieben Haupt-Treibhausgase, die zum Klimawandel beitragen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Lachgas (N<sub>2</sub>O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>). CO<sub>2</sub>-e ist die universelle Maßeinheit zur Angabe des globalen Erwärmungspotentials (GWP) jedes der sieben Treibhausgase, ausgedrückt als GWP einer Einheit Kohlendioxid. Es wird verwendet, um die Freisetzung (oder Vermeidung der Freisetzung) verschiedener Treibhausgase auf einer gemeinsamen Basis zu bewerten.

GRI 306-3

Abfallmenge	Einheit	2022	2021	2020
Abfall gesamt in kg	kg	6.189.612	6.392.778	4.822.664
Metallabfälle (exkl. Aluminiumabfälle)	kg	804.437	786.634	660.992
Aluminiumabfälle	kg	296.954	261.473	267.555
Abfälle zur Verwertung	kg	4.376.835	4.487.250	3.125.980
Gefährliche Abfälle	kg	318.774	337.712	267.827
Sonstige Abfälle	kg	422.350	519.709	500.310
Angefallener Abfall je produziertes Fahrzeug <sup>1,3</sup>	kg	24,43	30,39	28,59
Entsorgte Verpackungsmaterialien je Fahrzeug <sup>2,3</sup>	kg	16,62	20,32	15,90

Aus Gründen der Wesentlichkeit enthält die Tabelle ausschließlich Werte aus den produzierenden Standorten der KTM-Gruppe in Mattighofen und Munderfing (KTM AG, KTM Components GmbH, KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH).  
 Beschreibung Abfallarten / Metalle: u.a. diverser Metallschrott, Kabelschrott, Späne gemischt, Prototypen. Aluminium: u.a. Guss, Verhüttung, Späne; Abfälle zur Verwertung: u.a. Altholz (unbehandelt, stofflich), Altholzpaletten, Altpapier, diverse Kartonagen; Gefährliche Abfälle: Altöl, Bohremulsion, diverse Lösungsmittel, Reiniger; Sonstige Abfälle: u.a. Gipskarton, Altreifen, Gewerbemüll.

1 Für die Berechnung wurde die Anzahl der in Mattighofen assemblierten Fahrzeuge inkl. importierte Fahrzeuge aus Indien, Spanien und China herangezogen, weil in den Abfallbilanzen auch Abfälle der importierten Fahrzeuge enthalten sind.

2 Zu den entsorgten Verpackungsmaterialien zählen ausschließlich die in der KTM AG, KTM Components GmbH (Standorte Mattighofen und Munderfing) angefallenen Abfälle zur Verwertung exklusive Grünabfälle, Altpapier und Altglas (Kartonagen, Altholz, Altholzpaletten, Polypropylen-Paletten, vermischte Kunststoffe, sortenreines Styropor, Kunststoffverpackung/EPS-TPU). Der Anteil der Verpackungsmaterialien an den Metallabfällen konnte im Berichtsjahr nicht separat ausgewertet werden, da diese mit allen anderen Metallabfällen, die in der KTM AG an den Standorten Mattighofen und Munderfing anfallen, entsorgt werden. Diese Menge stellt jedoch keinen wesentlichen Anteil dar.  
 3 Abfälle, die nicht eindeutig der Produktion zugeordnet werden können, wurden in die Berechnung nicht miteinbezogen.

Eigener Indikator

Fahrzeugassemblierung	Einheit	2022	2021	2020
Motorräder <sup>1</sup>	Ø Fahrzeuge /Tag	954	765	708
Jahresproduktionsmenge in Mattighofen <sup>2</sup>	Fahrzeuge /Jahr	222.041	178.992	140.252

1 In 2021 waren es 233 Produktionstage.

2 Produktionsmenge im Headquarter in Österreich.

Eigener Indikator

Zertifizierungen			
Umweltmanagementsystem	ISO 14001		
Qualitätsmanagementsystem	ISO 9001		
Funktionale Sicherheit	ISO 26262		Die Entwicklungsprozesse orientieren sich an ISO 26262.
IT & Informationssicherheit <sup>1</sup>	Tisax Zertifizierung Security Level2		
Der Prozess orientiert sich an ISO 27001/ 27002			
Road Vehicles – Cyber Security Engineering	ISO/SAE 21434		Der Prozess befindet sich im Aufbau.
Akustik – Prüfstrecke zur Messung der Geräuschemission von Straßenfahrzeugen	ISO 10844		

1 Für weitere Information siehe Seite 32 im Nachhaltigkeitsbericht 2021.

## GOVERNANCE-KENNZAHLEN (FAIRE GESCHÄFTSPRAKTIKEN)

GRI 205-2

Antikorruptionsschulungen	Einheit	2022	2021	2020
<b>Mitarbeiter gesamt <sup>1</sup></b>	Köpfe	<b>5.461</b>	<b>4.751</b>	<b>4.293</b>
davon Arbeiter (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.212	1.930	1.822
davon Angestellte (inkl. Lehrlinge)	Köpfe	2.540	2.207	1.896
davon Führungskräfte	Köpfe	709	614	575
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	10	8	8
<b>Information der Mitarbeiter über Antikorruption (z.B. Aushändigung Code of Conduct)</b>				
<b>Über Antikorruption informierte Personen</b>	Köpfe	<b>4.185</b>	<b>3.559</b>	<b>2.669</b>
<b>Anteil über Antikorruption informierte Personen</b>	in Prozent	<b>76,6%</b>	<b>74,9%</b>	<b>62,2%</b>
<b>Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	1.015	936	741
Anteil Arbeiter	in Prozent	45,9%	48,5%	40,7%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	2.464	2.040	1.499
Anteil Angestellte	in Prozent	97,0%	92,4%	79,1%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	696	575	421
Anteil Führungskräfte	in Prozent	98,2%	93,6%	73,2%
Vorstand und Aufsichtsrat	Köpfe	10	8	8
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat	in Prozent	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Antikorruptionsschulungen (z.B. E-Learning oder Präsenzs Schulungen)</b>				
<b>Personen mit Antikorruptionsschulung gesamt</b>	Köpfe	<b>1.482</b>	<b>2.018</b>	<b>49</b>
<b>Personen mit Antikorruptionsschulung Anteil (gerundet)</b>	in Prozent	<b>27,1%</b>	<b>42,5%</b>	<b>1,1%</b>
<b>Mitarbeiter nach Angestelltenkategorie</b>				
Arbeiter (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	242	354	0
Anteil Arbeiter (gerundet)	in Prozent	10,9%	18,3%	0,0%
Angestellte (inkl. Lehrlinge) gesamt	Köpfe	990	1.268	9
Anteil Angestellte (gerundet)	in Prozent	39,0%	57,5%	0,5%
Führungskräfte gesamt	Köpfe	241	396	35
Anteil Führungskräfte (gerundet)	in Prozent	34,0%	64,5%	6,1%
Vorstand und Aufsichtsrat <sup>2</sup>	Köpfe	9	0	5
Anteil Vorstand und Aufsichtsrat (gerundet)	in Prozent	90,0%	0,0%	62,5%

1 Darstellung exkl. Leiharbeiter und externe Dienstnehmer. Führungskräfte umfassen Vorstände (exkl. Vorstände der PIERER Mobility AG), Geschäftsführer, Bereichsleiter, Teilbereichsleiter, Abteilungsleiter und Teamleiter. Die Aktivitäten zur Information über Antikorruption sowie zur Antikorruptionsschulungen der Mitarbeiter wurden auf Gruppenebene erst seit 2020 systematisch erfasst und stets erweitert. Der Neuabschluss von Vertragsbeziehungen der KTM AG-Gruppe im Zuliefererbereich bzw. mit Importeuren erfolgt standardmäßig unter Einbeziehung des Code of Conduct,

welcher als grundsätzlich nicht verhandelbarer Mindeststandard einen integralen Vertragsbestandteil bildet.

2 2022 fand im Rahmen der Aufsichtsratssitzung der KTM AG die Schulung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder statt. Demnach wurden alle Vorstandsmitglieder sowie fünf Aufsichtsratsmitglieder der PIERER Mobility AG geschult.

Korruptionsschulungen nach Kontinent <sup>1</sup>	Einheit	2022	2021	2020
Mitarbeiter gesamt	Köpfe	5.461	4.751	4.293
davon Personen mit Antikorruptionsschulungen:				
Mitarbeiter in Österreich	Köpfe	1.491	2.006	-
	in Prozent	27,30%	42,22%	-
Mitarbeiter in Deutschland	Köpfe	0	2	-
	in Prozent	0%	0,04%	-
Mitarbeiter in Europa	Köpfe	0	4	-
	in Prozent	0%	0,08%	-
Mitarbeiter sonstige Kontinente <sup>2</sup>	Köpfe	0	6	-
	in Prozent	0%	0,13%	-

1 Die Auswertung der Korruptionsschulungen, die auch Schulungen zu Korruptionsbekämpfung beinhalten, wurde nach Kontinent erstmalig 2021 ausgewertet.

2 Afrika, Asien, Australien, Nordamerika, Südamerika

GRI 2-27, 205-3, 406-1, 416-2, 418-1

<b>Compliance   Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen   Nichtdiskriminierung   Sicherheitsrisiken bei Produkten   Datenschutz</b>	<b>Einheit</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
205-3: Compliance-Fälle <sup>1</sup>	Anzahl	0	0	0
2-27: Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen <sup>2</sup>	Anzahl	0	0	0
Summe der Geldbußen, die aus Verstößen gegen Gesetze und Verordnungen resultieren	in €	0	0	0
406-1: Diskriminierungsvorfälle <sup>3</sup>	Anzahl	0	0	0
416-2: Vorfälle mit Bußgeld oder Strafe nach Rückrufen	Anzahl	0	0	0
418-1: Beschwerden beim Datenschutz	Anzahl	0	0	0

<sup>1</sup> In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 betreffend Korruption weder relevante Compliance Fälle noch Fälle, die entsprechende Compliance Untersuchungen oder Verfahren nach sich gezogen haben.

<sup>2</sup> In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 keine relevanten Fälle in Bezug auf Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder -verordnungen, die Verfahren, Bußgelder und/oder sonstige Sanktionen nach sich gezogen haben.

<sup>3</sup> In der PIERER Mobility-Gruppe gab es im Geschäftsjahr 2022 keine signifikanten Diskriminierungsvorfälle, die ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen haben und einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der PIERER Mobility-Gruppe haben bzw. haben könnten.

# ESG-Programm

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
VERLÄSSLICHER ARBEITGEBER					
<b>Arbeitgeberattraktivität</b>					
Produktionsbereiche attraktiver gestalten	Durch die Implementierung eines cloud-basierten Bezahlsystems konnte der Jausenzuschuss von EUR 2,00 täglich systematisch allen Produktionsmitarbeitern gewährt werden. Im Zuge der Generalsanierung von sämtlichen Pausen- und Sozialbereichen in der Fahrzeugassemblierung nach aktuellen Standards wurde bei der Gestaltung auf kurze Wege zum Arbeitsplatz geachtet und das Angebot ausgeweitet.	2021	2022	●	8.5
Maßnahmen zur Mobilität der Mitarbeiter (2021: Verbesserung der Verkehrsanbindung)	Um den Arbeitsweg der Mitarbeiter zu vereinfachen wurde Mitte 2022 das Pilotprojekt „Werksbus“ gestartet, welches mittlerweile auf drei Linien ausgebaut wurde. So werden täglich durchschnittlich bis zu 150 Personen zu den jeweiligen Werken gebracht, was eine emissionsarme, stressfreie Alternative für den Arbeitsweg darstellt.  Für Dienstreisen im Raum Mattighofen und Munderfing steht nach einer erfolgreichen Testphase im Jahr 2021 allen Mitarbeitern seit dem Frühjahr 2022 leihbare E-Fahrräder zur Verfügung. Die 16 Poolfahrräder sind an vier Standorte aufgeteilt (Hauptquartier, House of Brands, KTM Components und Motorenwerk). Reservierung und Buchung erfolgen über eine externe Mobility-Sharing-App.	2021	2022	●	8.5
Mitarbeiter werben	Das 2021 im Produktionsbereich gestartete Projekt, um motivierte Mitarbeiter zu finden und den Bedarf an zusätzlichen Produktionsressourcen zu decken, wurde auch im Jahr 2022 erfolgreich fortgeführt.	2021	2022	●	8.5
Flexibles Arbeitszeitmodell Produktion	Nach der Arbeitszeitflexibilisierung im Angestelltenbereich wurde von Oktober 2022 bis Februar 2023 als Erprobung ein neues Schichtmodell, die Vier-Tage-Woche, für Beschäftigte in der Fahrzeugassemblierung eingeführt. Zukünftig kann auf dieses Modell bei Bedarf zurückgegriffen werden.	2022	2022	●	8.5
<b>Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen</b>					
Mitarbeiterapp	Um alle Mitarbeiter mit wichtigen Informationen zu versorgen und die Möglichkeit zu geben, wichtige Daten über das Handy abrufen zu können, wurde die Mitarbeiter-App PITBOARD entwickelt und im Oktober 2022 in Betrieb genommen. So haben auch Non-Desk-Worker die Möglichkeit, ihre Entgelt- und Zeitrückweise jederzeit digital abzurufen und die Historie dieser einzusehen. Für Beschäftigte, die keinen Zugriff auf digitale Endgeräte im persönlichen Umfeld haben, stehen im Unternehmen PCs zur Verfügung, um ins PITBOARD mit den persönlichen Zugangsdaten einzusteigen. Durch die PITBOARD App ist somit auch die interne Kommunikation vereinfacht und zielgenauer. Andere Maßnahmen wie der Werksbus oder die Mitarbeiterempfehlungen sind auch über die App nutzbar.	2021	2023	◐	8.5
<b>Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit</b>					
Health & Safety Schwerpunkt	In der Abteilung Health & Safety werden die Themen Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin, Gesundheit und Sport zusammengeführt und für alle Mitarbeiter greifbarer gemacht. Im Berichtsjahr 2022 wurden grundlegende strategische Eckpfeiler für die künftige Bereichsausrichtung und Weiterentwicklung der Themenfelder gelegt. Eine weitere Ausrollung ist für das Jahr 2023 geplant. <b>Ziel: Unternehmensweite Standards und zielgerichtete Programme.</b>	2021	2023	◐	8.8

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
<b>Aus- und Weiterbildung</b>					
Schwerpunktmaßnahmen für Lehrlinge	<p>Die Angebote für Lehrlinge wurden nochmals verbessert. Dank eines 2022 abgeschlossenen Umbaus der Lehrwerkstatt in Mattighofen finden dort zukünftig bis zu 230 Lehrlinge Platz in einer technisch gut ausgestatteten Ausbildungsstätte.</p> <p>Mit dem digitalen und mobilen Ausbildungsmanagement-System „Apprentio“ können Lehrlinge ihren Rotations-Plan sowie Berufsschule, Trainings-Termine und Berufsschulblöcke jederzeit am Smartphone abrufen. Die App bietet zudem einen standardisierten Feedback-Prozess und dokumentiert gleichzeitig den Lernfortschritt.</p> <p>Zudem wurden 42 Lehrlinge in einem Wohnheim des Oberösterreichischen Heimbauvereins untergebracht. Die Mietkosten trägt das Unternehmen.</p> <p>Besucher-Events wurden abgehalten, um Interessierten einen Einblick in die Lehrlingsausbildung von KTM zu ermöglichen.</p> <p>Zum Bilanzstichtag waren rund 200 Lehrlinge beschäftigt. <b>Das Ziel, die Anzahl der Lehrlinge jenseits der 200 zu steigern, wird weiterhin verfolgt.</b></p>	2021	2022	●	8.6
Internationalisierung KTM_academy Trainingsportal (2021: Erweiterung der Weiterbildungsangebote)	<p><b>Ziel ist es, im Jahr 2023 alle Teile der Unternehmensgruppe weltweit an das Lernmanagementsystem anzubinden.</b> Zusätzlich zum Desktop-System wird mittels einer mobilen App den Beschäftigten zusätzlich ein niederschwelliger Zugang zu Aus- und Weiterbildungsangeboten – hier soll der Zugang sukzessive für alle Mitarbeiter ebenfalls 2023 weltweit erweitert werden.</p>	2021	2022	●	4.3 4.4
UMWELTBEWUSSTE PRODUKTION					
<b>Abfallmanagement</b>					
Ausbau der Lager-einrichtungen für gefährliche Arbeitsstoffe und Abfälle	<p>Im Bereich Motorenwerk konnte die Lagersituation durch den Erwerb eines zusätzlichen geeigneten Lagercontainers erreicht werden. Des Weiteren wird hier im Zuge des Erweiterungsbaues Motorenwerk Richtung Aumayer die Lagersituation komplett neu gestaltet und in der Bauplanung berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich des Hauptwerks wurde die Planung zurückgestellt, da hier die Gestaltung des Bereiches Abfallentsorgung im ganzen neu geplant wird. Diese Neuplanung hat massive Auswirkungen auf die Planung der Lagerbereiche für das Hauptwerk.</p> <p><b>Ziel: Verbesserung der Lagersituation für gefährliche Arbeitsstoffe und Abfälle</b></p>	2021	2024	●	6.3 12.4
Justierungen im Abfallmanagement	Für 2022 geplante Justierungen konnten umgesetzt werden. Ein Schulungsprogramm für Mitarbeiter in Form eines E-Learning-Kurses „Abfallmanagement“ wurde online gestellt.	2020	2022	●	12.4
Verbesserte Abfalltrennung	<p>Nach dem Fokus auf der getrennten Sammlung von Papier im Büro sowie von Kunststoff und EPS in der Produktion im Jahr 2021 konnte im Jahr 2022 die Sortierung im Bereich PET-Flaschen und sortenreine Verpackungsfolien erweitert werden. Eine Auswertung in belastbaren Zahlen wird im Jahr 2023 möglich sein (bezugnehmend auf das Ziel der besseren Verwertung von Verpackungstoffen).</p> <p>Die Restabfallmenge konnte im Jahr 2022 um 37,9% gegenüber dem Referenzjahr 2019 gesenkt werden. Das geplante Ziel einer Senkung um 10% bis 2024 wurde damit deutlich übertroffen.</p> <p><b>Ziel: Bessere Verwertung von Verpackungstoffen</b></p>	2021	2023	●	12.5

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung &amp; Logistik</b>					
Aktives Containertracking	Das Vorhaben des aktiven Containertrackings soll die Transparenz im Containerzulauf steigern. Die gesteigerte Sichtbarkeit dank Live-Tracking und die bessere Kenntnis über die Transportwege der verschiedenen Ladungen bewirkt insgesamt eine bessere Planung und hilft, Luftfrachten zu vermindern. <b>Ziel: Die Anzahl der Luftfrachten vermindern</b>	2021	2023	●	12.7 13.2
Anteil der Lieferanten mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem	Nach erfolgter Bestandsaufnahme im Jahr 2021 wurde festgelegt, dass die Zertifizierung eines Umweltmanagementsystems als Kriterium in der Lieferantenauswahl betrachtet wird. Es wird dabei als optional eingestuft, um die sehr unterschiedliche Größe der Lieferantenbetriebe adäquat zu berücksichtigen. Außerdem wurde in diesem Zuge der Zielwert aufgestellt, bis Ende 2023 einen Anteil von 45% der Serien- und Nichtserienlieferanten sowie Logistikdienstleister mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem (ISO 14001, EMAS oder vergleichbar) zu erreichen. <b>Ziel: 45 % der Serien- und Nichtserienlieferanten sowie Logistikdienstleister mit einer entsprechenden Zertifizierung überprüfen</b>	2021	2023	●	12.7 13.2
Optimierung der Inboundanlieferungen	Das Projekt soll die Bedarfe und Ansprüche aller Abteilungen bündeln und die Kapazität in den Zulieferströmen optimal nutzbar machen. Machbarkeitsprüfungen verschiedener Methoden sind Teil des Projekts. 2021 erfolgte bereits die Konsolidierung der gesamten Ware aus Indien an zwei Standorten. Eine Ausweitung auf Japan wurde geprüft, eine Umstellung erfolgte jedoch nur in geringem Maße.	2021	2022	●	12.7 13.2
Umstellung auf Direct Shipping für PG&A-Artikel	Im Jahr 2022 wurde mit der Umstellung von ausgewählten Zulieferern für PG&A-Artikel auf Direct Shipping ohne die Zwischenstation Österreich begonnen. Die ersten Pilotlieferungen waren erfolgreich und konnten neben Zeit- und Kostenvorteilen ersten Analysen zufolge auch signifikante CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionen erzielen. Alle Zulieferer wurden auf die Eignung zur entsprechenden Umstellung hin analysiert. Bereits mit Beginn des Jahres 2023 ist die Umstellung weiterer Lieferanten in Arbeit, was jedoch aufgrund der hohen Komplexität in Tranchen passiert. <b>Ziel: Umstellung von 15 der größten geeigneten Zulieferer bis Ende 2023</b>	2022	2023	○	12.7 13.2
Erhebung CO <sub>2</sub> -Emissionen Transportdienstleister	Im Jahr 2022 wurde mit der Erhebung von CO <sub>2</sub> -Emissionen aus unternehmensbezogenen Transporten begonnen, indem die beteiligten Transportdienstleister gebeten wurden, entsprechende Daten bereitzustellen. Nach interner Konsolidierung und Bearbeitung konnte somit für das Jahr 2021 eine Zahl zu logistikbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen berechnet werden. Durch die noch aufwändige Erhebung wird die Zahl für das Jahr 2022 voraussichtlich erst nach Veröffentlichung des Berichts vorliegen. Eine Angleichung der Prozesse ist in Arbeit. Diese Daten dienen künftig als Grundlage zur Ermittlung von Optimierungsbzw. Reduktionspotenzialen. Ein bereits identifiziertes Handlungsfeld ist die Reduktion CO <sub>2</sub> -intensiver Luftfrachten.	2022	2023	●	12.7 13.2
Clustering von Motorradanlieferungen	Auslieferungsmengen an Motorrädern pro Empfangsadresse in Europa (EU) wurden betrachtet. Die geplanten geographischen und zeitlichen Clusterungen durch mit höheren Mengen an Motorrad-Auslieferungen in Europa konnten bereits zum Teil umgesetzt werden. Die Zielsetzung ist eine aktive Einsparung durch Lkw-Einzelfahrten zu den Händlern in Ballungsräumen wie auch zu den durch die Clusterung gebildeten Großregionen. So sollen Händler in Ballungsräumen, aber auch durch die Clusterung gebildete Großregionen regelmäßiger, aber seltener, dafür mit höheren Mengen beliefert werden.	2021	2023	●	12.7 13.2

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
Versandpolitik PG&A	Mit 01.01.2022 wurde eine neue Versandpolitik (Shipping Policy) für den Geschäftsbereich Parts, Garments & Accessories (PG&A) umgesetzt. Zielsetzung ist die Sicherstellung einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Versandlogistik sowie die Incentivierung von größeren Bestellungen in zeitlich weiter auseinanderliegenden Abständen. So sollen Express-lieferungen mit Luftfracht und Verpackungsaufwand reduziert werden.	2022	2022	●	12.5 13.2
<b>Klima- und Umwelt- auswirkungen aus der Produktion</b>					
Energiering	Durch die Errichtung eines privaten 30kV Energierings kann die erneuerbare Energie aus den Photovoltaikanlagen vom Logistikzentrum 2 und Motorsportgebäude an insgesamt fünf Abnehmer (Logistikzentrum 1, Logistikzentrum 2, Motorsport, Motorenwerk, KTM Komponentenwerk) weitergegeben werden. Die Eigenverbrauchsquote der Photovoltaikanlagen kann somit auf ca. 75-80 % gehoben werden. Von den prognostiziert produzierten 4,5 Mio. kWh Solarstrom können somit ca. 3,5 Mio. kWh von KTM verbraucht werden. <b>Ziel: Reduktion des Strombezuges aus dem öffentlichen Netz</b>	2022	2023	○	7.2
Energiemonitoring	Durch die Installation einer Energiemonitoring Software und die feinere Granulierung von Zählpunkten für Strom, Wasser, Wärme und Kälte können hohe Verbraucher in den Gebäuden ausfindig gemacht und durch technische oder organisatorische Maßnahmen reduziert werden.	2022	2023	○	7.3
<b>Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen</b>					
Elektrifizierung der PKW-Flotte	Das angestrebte Ziel, einen Anteil von 20 % elektrischen bzw. hybriden Fahrzeugen an der gesamten Dienstwagenflotte vor Ablauf des Jahres 2022 zu erreichen, wurde mit einem erreichten Anteil von 22 % übererfüllt. <b>Ziel: 20 % (E+Hybrid) bis Ende 2022</b>	2021	2022	●	13.2 13.3
Klimabilanz Motohall	Ein Projekt zur Erstellung einer Klimabilanz für die KTM Motohall Mattighofen für das Jahr 2022 wurde gestartet. Nach Abschluss sollen auf Basis des so ermittelten CO <sub>2</sub> -Fußabdrucks weitere Schritte wie Maßnahmen und Zielsetzungen eruiert werden.	2022	2023	○	13.2
Umstellung auf LED-Beleuchtung	Nach der bereits 2021 abgeschlossenen Umstellung auf LED-Beleuchtung in der Fahrzeugassemblierung wird nun die vollständige Umstellung im Ersatzteilcenter bis Ende 2023 forciert.	2022	2023	○	7.3 13.2
Errichtung weiterer Photovoltaikanlagen	Auf dem Logistikzentrum 2 und dem Gebäude für den Motorsport werden weitere Photovoltaikanlagen errichtet. Diese werden anschließend auch Teil des Energierings (siehe Maßnahme Energiering) werden.	2022	2023	○	7.2

NACHHALTIGE  
MOBILITÄTInnovation aus  
eigener Forschung &  
Entwicklung

Forschungsprojekt EMotion	Das im Jahr 2020 gestartete „EMotion“ Projekt widmet sich der nachhaltigen Zweirad-Mobilität. Kostengünstige, energieeffiziente, komfortable und leichte Elektrozweiräder sind ebenso Ziel wie innovative Benutzerschnittstellen und Eco-Coaching Strategien für die effiziente und ressourcenschonende Nutzung. Erste Konzepte und Prototypen sind verfügbar und werden evaluiert. Eine Pilotphase für Eco Coaching Strategien ist für 2023 geplant.	2020	2023	◐	11.5 13.3
---------------------------	---	------	------	---	--------------

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
CONEXUS	<p>Im Jahr 2022 wurden erste Serienbauteile eines hybriden Bremsscheibenschutzes mit der CONEXUS Technologie als Zubehör für alle MX und Enduro Full-Size-Modelle der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS auf den Markt gebracht. Die intern entwickelte und patentierte CONEXUS Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Das ermöglicht am Ende des Lebenszyklus eines Bauteils die sortenreine Trennung der zwei Materialien, welche somit ihrem jeweils optimalen End-of-Life Szenario (z.B. sortenreines Kunststoff-Recycling) zugeführt werden können. Zudem ermöglicht CONEXUS die Verwendung und Kombination anderer, nachhaltigerer Materialien wie Flachsfaser auf bio-basiertem Kunststoff.</p> <p>Die erste Verwendung des hybriden Bremsscheibenschutzes als fixer Bestandteil ist für ausgewählte Modelle im Jahr 2023 geplant. Ein zweites Produkt, der hybride Motorschutz, soll im gleichen Jahr in den Verkauf gehen.</p>	2022	2023	○	12.2 12.5
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life</b>					
Ökobilanzierung als Bewertungsgrundlage	<p>Im Jahr 2022 wurden erste Schritte hin zu einer Ökobilanzierung von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen unternommen. So sollen Umweltauswirkungen der Produkte im Sinne des Sustainable Engineering bereits beim Entwicklungsstart berücksichtigt werden können. Konkret wurde an der Ermittlung eines Carbon Footprint der eingesetzten Materialien gearbeitet. Dazu kommt auch die Software GaBi von Sphera zum Einsatz. Zwischenziel ist ein Carbon Footprint für ein relevantes Bauteil aus Metall (Rahmen) bis Ende 2022. Danach folgt das Ziel, bis Ende 2023 einen Footprint für ein Gesamtfahrzeug zu erhalten.</p> <p><b>Ziel: Carbon Footprint für ein Gesamtfahrzeug bis Ende 2023 berechnen.</b></p>	2022	2023	○	13.3
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung</b>					
Eigene Traktionsbatterie	<p>Im Jahr 2022 wurde damit begonnen, eigene Traktionsbatterien im Haus zu entwickeln. Das macht es möglich, für das Recycling ausgelegte Lösungen zu schaffen. Je mehr Komponenten leicht trennbar sind, umso mehr Komponenten können dem Kreislauf zurückgeführt werden. Diese Batterien werden in verschiedenen Motorradmodellen der Unternehmensgruppe Verwendung finden. Der erste Serieneinsatz ist für das Jahr 2024 geplant.</p>	2022	2024	○	11.5 13.3
Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC)	<p>Das 2021 von der KTM F&amp;E GmbH zusammen mit drei weiteren Motorradherstellern gegründete SBMC soll bis 2024 einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inkl. der entsprechenden Batterie-Tauschstationen erarbeiten, der Kundenerwartungen wirtschaftlich erfüllen soll. Die Zahl der Mitglieder wurde auf 21 gesteigert. Im Berichtsjahr trafen sich Vertreter des Konsortiums zum SBMC-Gipfel in der KTM Motohall in Mattighofen, um die Fortschritte zu reflektieren. Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Ziele weiterhin wie geplant erreicht werden.</p>	2021	2024	◐	11.5 13.3
Projekt: Reichweitenvorhersage	<p>Ein Evaluierungsprojekt zu Möglichkeiten der Optimierung und Ausweitung der Reichweiten-Kalkulationen im Bereich E-Fahrrad und E-Motorrad wurde 2022 gestartet. Ziel ist eine dynamische Vorhersage auf Basis von individuellem Fahrverhalten und externen Einflussfaktoren für ein präziseres, verlässlicheres Ergebnis. So soll das für die Akzeptanz der E-Mobilität kritische Problem der Reichweitenangst bearbeitet werden. Das Evaluierungsprojekt soll im Jahr 2024 zum Abschluss kommen. Darauf aufbauend werden weitere Schritte geprüft.</p>	2022	2024	○	11.5 13.3

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
Gemeinsame Plattformstrategie mit Bajaj Auto	Nachdem 2021 bereits eine gemeinsame Plattform für elektrische Zweiräder mit dem Partner Bajaj Auto Ltd. Entwickelt worden war, wurde die Zusammenarbeit im Jahr 2022 weiter vorangetrieben. Ein Teil dieser Zusammenarbeit beinhaltet neben gemeinsamen Fahrzeugen eine offene Herangehensweise mit unterschiedlichen Batterie-Lösungen, um die Vorteile sowohl von integrierten als auch herausnehmbaren Batterien zu nutzen. Ziel ist nach wie vor die Markteinführung erster Produkte in den Folgejahren.	2021		●	11.5 13.3
FAIRE GESCHÄFTS- PRAKTIKEN					
<b>Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung</b>					
Prüfung einer Sustainability Plattform für die Beschaffung	Nach Abschluss der detaillierten Prüfung verschiedener Optionen für eine Plattform zur systematischen Erhebung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette konnte im Jahr 2022 wie geplant die ESG Plattform Supplier Assurance in Betrieb genommen werden. Diese Maßnahme ist damit erfolgreich abgeschlossen. Eine erste darauf aufbauende Folgemaßnahme ist die neu aufgenommene Maßnahme „Prüfung der Lieferanten über die Sustainability Plattform“.	2021	2022	●	8.7 8.8
Prüfung der Lieferanten über die Sustainability Plattform	Auf der im Jahr 2022 neu eingeführten Sustainability Plattform zur Bewertung der Nachhaltigkeits-Performance von Lieferanten wurden im selben Jahr knapp 60 % der Serienlieferanten geprüft. <b>Ziel: Steigerung der überprüften Lieferanten auf 80 % bis Ende 2023</b>	2022	2023	●	8.7 8.8
Lieferantenaudit	2022 wurden 116 Lieferantenaudits durchgeführt. Davon waren vier Audits sogenannte Qualifikationsaudits für Neulieferanten, die im Dezember 2022 neu etabliert und in denen bereits Kriterien mit Fokus auf Einkauf und Lieferkette aufgenommen wurden. Dabei werden ebenfalls Fragen zu Umwelt und sozialen Aspekten bewertet. Das Projekt hinsichtlich eines eigenen Nachhaltigkeitsaudits soll im Jahr 2024 neu geprüft werden.	2021	2024	●	8.7 8.8
<b>Datenschutz und Cybersicherheit</b>					
Schulungen zu Datenschutz und DSGVO	Im Jahr 2022 wurde eine Awareness Content Plattform mit vordefinierten Inhalten angeschafft, welche zukünftig als Content für neue IT Security Awareness Schulungsinhalte dienen wird. Ziel ist es, die Trainings modern und interessant zu gestalten. Im Jahr 2023 sind weitere Überarbeitungen geplant, ebenso wie gezielte Schulungen für Fachbereiche mit besonders hohem Kontakt zu Datenschutzthemen.	2021	2023	●	

ESG-Bereich/-Thema	Maßnahmenbeschreibung	Start	Ende	Status	SDG
ESG					
<b>ESG-Management [strategisch]</b>	<p>Im Jahr 2022 wurde zusammen mit einem externen Dienstleister ein Projekt zur Ermittlung einer Grundlage für die Schärfung der ESG-Strategie gestartet. Mit einem risikobasierten Ansatz (Fokus Outside-In Risiken) werden Inhalte, Daten und Szenarien gesammelt und erarbeitet, die ein noch präziseres Verständnis über die Wirkung ESG-bezogener Themen und Entwicklungen auf das Unternehmen ermöglichen. Dies soll im Folgejahr als Grundlage dienen, die ESG-Strategie weiter zu schärfen und auszubauen.</p> <p><b>Ziel: die Grundlage für ESG-Strategie im Jahr 2023 ausbauen.</b></p>	2022	2023	○	13.2

Legende: ○ Neu   ● In Bearbeitung   ● Fertig

# GRI Index

## Anwendungserklärung

PIERER Mobility AG berichtet in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022

Verwendeter GRI 1, GRI 1: Grundlagen 2021

Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s): keine

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>GENERELLE ANGABEN</b>			
GRI 2: Generelle Angaben 2021			
2-1	Organisatorische Details	12-13, 125; Beteiligungsspiegel - Seiten 211-213 im Geschäftsbericht 2022	
2-2	In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation enthaltene Entitäten	11-12	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	11, 112, 125; Veröffentlichungsdatum: 28.03.2023; Die Anpassungen bei den berichteten Kennzahlen werden in der jeweiligen Fußnote vermerkt.	
2-4	Neuformulierung von Informationen	11	
2-5	Externe Prüfung	11, 122-123	
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	16, 70-71; Produktionsstätten weltweit, siehe Seiten 14-15 im Geschäftsbericht 2022. Zudem wird hier auch auf die Ausführungen im Lagebericht des Geschäftsberichts 2022 verwiesen: Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung, Finanzielle Leistungsindikatoren, Seiten 107-115.	
2-7	Mitarbeiter	73, 94-95; Die Gesamtanzahl der Mitarbeiter der PIERER Mobility AG (zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Geschäftsjahres) ist die Summe der Beschäftigten in Vollzeit plus Teilzeit (jeweils inkl. Führungskräfte, Lehrlinge, Leiharbeiter, freie Dienstnehmer bzw. Mitarbeiter in Altersteilzeit aktiv/passiv/kontinuierlich). Exklusive inaktive/ruhende Dienstverhältnisse wie z.B. Mitarbeiter in Karenz, Bildungskarenz, Präsenz-/Zivildienst. Externe Mitarbeiter wie z.B. IT Consultants, Freelancer zählen nicht zum Headcount. Weitere Informationen finden sich auf Seite 95 / Tabelle GRI 405-1)	2-7 b i, 2-7 b ii, 2-7 iii (n/a): Lediglich rund 1% der Mitarbeiter haben einen befristeten Vertrag, daher erfolgt keine gesonderte Unterteilung in permanent / befristete Arbeitsverhältnisse. Davon ausgenommen sind Praktikanten, Diplomanten/Masteranten etc. sowie Mitarbeiter in Probezeit (erste 6 Dienstmonate). In der PIERER Mobility-Gruppe haben alle Arbeitnehmer garantierte Arbeitszeiten. 2-7 b iv/v (Informationen unvollständig): Eine Aufgliederung der vollzeit-/teilzeitbeschäftigten Mitarbeiter nach Geschlecht und Region ist für den Berichtszeitraum nicht verfügbar.
2-8	Mitarbeiter, die keine Angestellten sind	73, 89; Leiharbeiter sind Mitarbeiter, die mittels klassischer Arbeitskräfteüberlassung an die Unternehmensgruppe vermittelt werden. Sie sind vorrangig in den Produktionsbereichen oder im Bereich der Logistik beschäftigt. Leiharbeiter werden bei der Gesamtzahl der Mitarbeiter mitgezählt.	

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	14-15	
2-10	Ernennung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seiten 76, 81-82 im Geschäftsbericht 2022.	
2-11	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seite 79 im Geschäftsbericht 2022.	
2-12	Rolle des höchsten Leitungsorgans bei der Aufsicht über das Management der Auswirkungen	14-15;	
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seite 82 im Geschäftsbericht 2022.	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	14	
2-15	Interessenkonflikte	14, 54, 78, 81-85; Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seiten 76-77 im Geschäftsbericht 2022.	
2-16	Kommunikation von kritischen Anliegen	83, 104	
2-17	Kollektives Wissen des höchsten Kontrollorgans	14, 54; Es wird auf die Ausführungen des Geschäftsberichtes 2022 verwiesen: Seiten 77-80 im Corporate Governace Bericht, Seiten 127-128 „Das interne Kontrollsystem“ im Lagebericht	Derzeit gibt es noch keine definierten Schulungsmaßnahmen für Vorstand und Aufsichtsrat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Es wird auf die Ausführungen des Corporate Governance Berichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seiten 79-81 im Geschäftsbericht 2022.	
2-19	Vergütungspolitik	Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seiten 13-23.	Die Vergütung ist mit keiner ESG-KPI verknüpft.
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	2-20 a: Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts (Seiten 10-12) sowie des Corporate Governance Berichts (Seiten 74, 80) für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen. 2-20 b: Die Abstimmungsergebnisse zur o.HV 2022 sind auf der Webseite unter der Rubrik Investor Relations > Haupt- versammlung abrufbar.	2-20 a iii (n/a): Externe Beratung wurde nicht hinzugezogen.
2-21	Jährliche Gesamtvergütungsquote	Es wird auf die Ausführungen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen - Seite 24.	
2-22	Erklärung zur Strategie der nachhaltigen Entwicklung	56-57, 69, 82, 111	

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
2-23	Richtlinien	18, 44, 45, 46, 52, 54, 61, 76, 78, 79, 81-82, 84, 86; Alle angeführten Richtlinien sind in dem vorliegenden Bericht als direkter Link hinterlegt.	
2-24	Verankerung der Richtlinien	15, 19, 78, 80-83, 84-85, 96	
2-25	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen	14-15, 18-19, 24, 31, 74-75, 59-60, 60-61, 83, 105-111; Im Code of Conduct (CoC) werden prinzipiell alle Stakeholder der PIERER Mobility AG adressiert und die Beschwerdemechanismen dort beschrieben. Der CoC ist auf der Webseite unter der Rubrik Nachhaltigkeit abrufbar.	
2-26	Verfahren für die Einholung von Rat und das Vorbringen von Bedenken	46, 54, 78-85	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	18, 81-83, 84, 86, 96-97; Seiten 74, 84 im Corporate Governance Bericht für das GJ 2022 im GB 2022.	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	33, 34-35, 37	
2-29	Ansatz zur Einbeziehung von Interessengruppen	21-22, 32-36	
2-30	Tarifvereinbarungen (Kollektivverträge)	54, 98	
Eigener Indikator	Zertifizierungen	18-20, 102	

#### WESENTLICHE THEMEN

##### GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	21-22
3-2	Liste der wesentlichen Themen	22

#### Resilienz der Lieferketten

##### GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management wesentlicher Themen	22, 69
-----	--------------------------------	--------

##### GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016

204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	71-72
-------	---	-------

#### Business & Legal Compliance

##### GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management wesentlicher Themen	22, 78, 81
-----	--------------------------------	------------

##### GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016

205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	
-------	--	--

(Informationen unvollständig): Informationen zu den geforderten Angaben werden für das GJ 2023 berichtet. Aktuell gibt es keinen Erhebungsprozess, in dem eine gezielte Abfrage dokumentiert wird.

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	79, 103	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	104	
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus dem Produktdesign/End of Life</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 58-59, 60	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	60-61, 109	(Information unvollständig): Die Erweiterung der Datenerhebung befindet sich im Aufbau. Ziel ist es, den Indikator für das GJ 2023 zu berichten.
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		(Information nicht verfügbar): Bei komplexen, mehrstufigen Lieferketten ist es derzeit nicht möglich, die hier geforderten Daten zu erheben, da die Teilehersteller auch nicht über diese Daten/Informationen verfügen.
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien		(n/a): Für Zweiräder ist derzeit kein Recyclingpflicht (ähnlich wie bei Pkw) vorhanden.
<b>Sonstige Klima- und Umweltauswirkungen, Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	18-19, 22, 62, 76	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	73, 100; Die Verbrauchsmengen (Strom, Erdgas, Fernwärme) werden auf Basis der Jahresabrechnungen der Energielieferanten berechnet. Die Treibstoffmengen bei Prüfständen werden in Liter erhoben. Die aus den Prüfständen resultierenden Emissionen berechnen sich aus den insgesamt gefahrenen Kilometern multipliziert mit dem DEFRA-Umrechnungsfaktor „Motorbike (petrol); Average“. Die aus dem Fuhrpark resultierenden Emissionen berechnen sich aus den insgesamt gefahrenen Kilometern multipliziert mit dem DEFRA-Umrechnungsfaktor „Diesel, Average Passenger Car“.	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation		(Information nicht verfügbar): Siehe GRI-301-2
302-3	Energieintensität	101	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs		(Information unvollständig): Die Aktivitäten zur Reduzierung des Energieverbrauchs werden derzeit nicht quantitativ bewertet. Ziel ist es, den Indikator für das GJ 2023 zu erheben.

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	63, 100	
Eigener Indikator	Anteil aller elektrifizierten Two-Wheelers Antriebstechnologien	63, 99	
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktion (Scope 1-2), Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung (Scope 3)</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	18-19, 22, 62, 72, 76	
GRI 305: Emissions 2016			
305-1	Direkte THG Emissionen (Scope 1)	100-101; d: Das Basisjahr der Berechnung ist 2018, die Berechnung der CO <sub>2</sub> -Äquivalente für Scope 1-3 wurde erstmalig im Nachhaltigkeitsbericht 2019 veröffentlicht. ii: siehe Seite 34 im Nachhaltigkeitsbericht 2019. iii: n/a.	(n/a): Im Produktionsprozess entstehen keine biogenen CO <sub>2</sub> -Emissionen.
305-2	Indirekte energiebedingte THG Emissionen (Scope 2)	100-101; d+ii+iii: Weitere Angaben siehe unter 305-1.	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	63, 100-101; Der falsch erfasste CO <sub>2</sub> Emissionswert eines KTM Modells von Bajaj Auto erforderte rückwirkend eine Korrektur des Flottenemissionswerts für die Berichtsjahre 2021 und 2020. d+ii+iii: Weitere Angaben siehe unter 305-1.	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	101	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen		(Information unvollständig): Im Zuge der Definition und Festlegung von CO <sub>2</sub> -Zielen wird angestrebt, die jährliche Reduktion der Treibhausgasemissionen zu bewerten.
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen		(n/a): In der PIERER Mobility-Gruppe sind keine Ozon abbauender Substanzen in Verwendung.
305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen		(n/a): Im Zuge der Produktionsprozesse der PIERER Mobility AG entstehen keine signifikanten Stickstoff- und Schwefeloxide. In der Nutzungsphase der Motorräder werden die jeweils gültigen gesetzlichen Anforderungen in den Endmärkten eingehalten.
Eigener Indikator	Fahrzeugassemblierung	20, 102	

**Abfallmanagement**

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3 Management wesentlicher Themen 18-19, 22, 68, 74-75

GRI 306: Abfall 2020

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen		(Information nicht verfügbar:) Aufgrund der komplexen, mehrstufigen Lieferketten ist die geforderte Information derzeit nicht verfügbar. An den Unternehmens- und Produktionsstandorten der PIERER Mobility AG sind keine erhebliche abfallbezogene Umweltauswirkungen ersichtlich (Verwendung von Umlaufverpackungen und Mehrweggestellen - siehe Seiten 69, 74).
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen		(n/a): Siehe GRI 306-1
306-3	Angefallener Abfall	75, 102	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	75, 102	(Information nicht verfügbar:) Eine genauere Aufschlüsselung der Anforderungen werden für das GJ 2023 berichtet.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall		(Information nicht verfügbar:) siehe GRI 306-4
<b>Klima- und Umweltauswirkungen aus Beschaffung und Logistik</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 69, 79	
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	80	Anteil neuer Lieferanten (n/a). Durch die Implementierung der ESG Plattform SupplierAssurance liegt derzeit der Schwerpunkt auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform.
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	80	Aufgrund der Nichtbekanntgabe der notwendigen Daten (Mindestanforderungen der PIERER Mobility AG) wurde 2022 die Lieferbeziehung insgesamt mit einem Serienlieferanten beendet. Diese Aussage trifft auch auf GRI 414-2 zu.
<b>Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen, Arbeitgeberattraktivität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 52, 54	
GRI 401: Employment 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	43, 98	Gesamtzahl und Rate neuer Angestellter, Gesamtzahl der Angestelltenfluktuation (Information nicht verfügbar): Aufgrund von fehlenden Mitarbeiterdaten und der Differenz in der länderspezifischen Betrachtungsweise für die Berechnung der Fluktuation ist eine globale Auswertung aktuell nicht möglich. Eine Erweiterung der Aufschlüsselung bzw. der Datenerhebung ist in Arbeit. Ein Zeithorizont ist derzeit nicht einschätzbar.

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	54	(Information unvollständig): Grundsätzlich stehen allen Mitarbeitern unterschiedliche betriebliche Leistungen zu. Benefits werden positionsspezifisch auch in dem jeweiligen Stelleninserat beschrieben. Weitere Angaben über diese Leistungen werden für das GJ 2023 berichtet.
401-3	Elternzeit		Gesamtzahl, Rückkehrrate (Nicht anwendbar:) Eigene Definition - siehe "Eigene Indikator - Rückkehr nach Karenzierung
Eigener Indikator	Rückkehr nach Karenzierung (durch Bildung oder Geburt)	52, 98	

#### Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit

##### GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management wesentlicher Themen	22, 41, 44
-----	--------------------------------	------------

##### GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018

403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Es wird auf die Ausführungen der Richtlinie zur Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit verwiesen - siehe Link auf Seite 44. Rund 83% der Mitarbeiter unterliegen den in Österreich anwendbaren arbeitsrechtlichen Bestimmungen (für die restlichen rund 17 % gelten die Bestimmungen des jeweiligen Landes). Darüber hinaus sind Grundsätze wie die Wahrung der Menschenrechte, Respekt, Integrität und Diversität sowie faire Arbeitsbedingungen wesentliche Inhalte des Code of Conduct und der Compliance-Richtlinien der PIERER Mobility-Gruppe. ii: siehe GRI 403-8.
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	44; ii: siehe GRI 403-8.
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	33, 44-46
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	18, 44-45, 48
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	44-45
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	37, 45-46
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	44-46

GRI- Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind		(Information unvollständig): Im Zuge der Implementierung einer unternehmensübergreifenden HSE-Software wird auch eine systemtechnische Datenerfassung eingeführt. Die Ausrollung ist für 2023-2024 geplant.
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	45, 98	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen		Anzahl/Information (Information nicht verfügbar): Der Bericht der geforderten Kennzahl/ Information ist zu diesem Indikator derzeit nicht möglich, da diese Daten nicht vollumfänglich erfasst werden (kein einheitliches, konsistentes Meldewesen auch seitens der Hausärzte). Die Gesundheitsüberwachung zur Vermeidung wird in der Unternehmensgruppe gesetzeskonform (gemäß VGÜ - Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz) durchgeführt.

**Aus- und Weiterbildung**

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management wesentlicher Themen	22, 48	
-----	--------------------------------	--------	--

GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016

404-1	Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	51, 99	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	42, 48-50	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	32, 42-43	<p>Anteil Mitarbeitergespräche (Information unvollständig): Formelle Mitarbeitergespräche sind konzernweit für alle Mitarbeiter verpflichtend, mit Ausnahmen der Blue Collar Worker in den Logistik- bzw. Produktionsbereichen und an den internationalen Standorten. Ziel ist es, den Prozentanteil für das GJ 2024 zu berichten.</p> <p>Für Blue Collar Worker wird ein Konzept erarbeitet, die Einführung ist für das GJ 2024 geplant. International ist die Einführung für Deutschland in Arbeit, Ziel ist es, dieses Thema im Bericht über das GJ 2023 zu berichten. Für alle anderen internationalen Standorte liegt noch keine Planung vor.</p>

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
<b>Diversität und Chancengleichheit</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 52	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Vielfalt in Kontrollorganen und unter Angestellten	44, 52, 89-90	
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Offenlegung der Daten und Definition „wichtige Betriebsstätten“ (Information unvollständig): Das Grundgehalt in der PIERER Mobility-Gruppe richtet sich gemäß der kollektiv- und tarifvertraglichen Regelungen des jeweiligen Landes – das entspricht 97,7% der gesamten Angestellten in 2022 (siehe auch Angaben unter GRI 2-30) und ist unabhängig vom Geschlecht. Die Datenauswertung der Vergütungsstrukturen ist für den Berichtszeitraum nicht verfügbar. Eine systemtechnische Datenerfassung dieser ist in Arbeit. Ziel ist es, den Indikator für das GJ 2023 für Österreich und für das GJ 2024 global zu berichten.
Eigener Indikator	Rückkehr nach Karenzierung (durch Bildung oder Geburt)	52	
<b>Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 52, 82, 86	
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	83, 104	
<b>Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Beschaffung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 78-79	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	80	Anteil neuer Lieferanten (n/a). Durch die Implementierung der ESG Plattform SupplierAssurance liegt derzeit der Schwerpunkt auf der Datenerhebung und Nutzung der Plattform.
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	80	Siehe GRI 308-2
<b>Produktqualität und Anwendersicherheit</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	18-20, 22	
GRI 416: Kundengesundheit und Sicherheit 2016			

GRI-Standards	Angabe	Seite(n) in diesem Nachhaltigkeitsbericht; anderer Ort	Auslassung, Erklärung
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	20	
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	64	
<b>Datenschutz und Cybersicherheit</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 78, 84	
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	104	
<b>Innovation aus eigener Forschung &amp; und Entwicklung, Klima- und Umweltauswirkungen aus der Produktnutzung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 57, 62	
Eigener Indikator	Hohe Forschungsquote (F&E-Aufwendungen vom Umsatz)	59, 99	
Eigener Indikator	Mitarbeiter in der F&E	59, 99	
Eigener Indikator	Investitionen für alternative Antriebstechnologien	63, 99	
<b>Arbeitgeberattraktivität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 41	
Eigener Indikator	Beschäftigte im Umkreis von 10 km	41	
<b>Auswirkungen auf Menschen und Menschenrechte aus Geschäftsentscheidungen und -prozessen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 87	
Eigener Indikator	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten oder auf Menschenrechtsaspekte geprüft wurden.		In 2022 wurden insgesamt drei Bestellungen von Produktionsanlagen getätigt, die eine Investitionssumme von EUR 300.000 überstiegen haben. Hinsichtlich Sachanlageinvestitionen in An-, Um- bzw. Zubau von Gebäuden wurden im Berichtszeitraum keine erheblichen Bestellungen getätigt.
<b>Faires und verantwortungsvolles Produktmarketing</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management wesentlicher Themen	22, 87	(Information nicht verfügbar): Das Thema wurde im Zuge der im Jahr 2022 erfolgten Neu-Aufstellung des ESG-Themenkataloges mit aufgenommen. Weitere Angabe wie auch ein Indikator werden 2023 erarbeitet bzw. definiert.

# Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

An  
den Vorstand der  
PIERER Mobility AG,  
Wels

## BERICHT ÜBER DIE UNABHÄNGIGE PRÜFUNG DER NICHTFINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG GEMÄSS § 267A UGB

Wir haben die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des konsolidierten nichtfinanziellen Berichts gemäß § 267a UGB (im Folgenden „NFI-Bericht“) für das Geschäftsjahr 2022, bezeichnet als konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung der

PIERER Mobility AG,  
Wels

(im Folgenden auch kurz „PIERER Mobility AG“ oder „Gesellschaft“ genannt),

durchgeführt.

### Beurteilung

Auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der NFI-Bericht der Gesellschaft nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), den Vorschriften gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 in der jeweils geltenden Fassung und der ergänzenden delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 (im Folgenden „EU-Taxonomie-VO“) sowie den GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) aufgestellt wurde.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die ordnungsgemäße Aufstellung des NFI-Berichts in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Die Gesellschaft wendet die gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB) sowie die Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI Standards) in der aktuellen Fassung in der Option „in Übereinstimmung mit“ als Berichtskriterien an. Zudem erstellt die Gesellschaft Angaben im Zusammenhang mit der EU-Taxonomie-VO, welche im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht werden.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung (insbesondere Auswahl der wesentlichen Themen) sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen, Prozessen und internen Kontrollen, um die Aufstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

### Verantwortung des Prüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der NFI-Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht mit den gesetzlichen Vorschriften des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), den gesetzlichen Vorschriften der EU-Taxonomie-VO sowie den GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) übereinstimmt.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000) durchgeführt. Danach haben wir unsere Berufspflichten einschließlich Vorschriften zur Unabhängigkeit einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird. Trotz einer gewissenhaften Planung und Durchführung des Auftrags kann nicht ausgeschlossen werden, dass wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder Unregelmäßigkeiten bei der nichtfinanziellen Berichterstattung unentdeckt bleiben.

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Prüfers und umfasste insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Befragung von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Konzernebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtsgrenzen der Gesellschaft zu erlangen;
- Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Gesellschaft in der Berichtsperiode;
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, Achtung von Menschenrechten und Bekämpfung von Korruption und Bestechung, einschließlich der Konsolidierung der Daten;
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der Angaben zu Konzepten, Risiken, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Leistungsindikatoren verantwortlich sind;
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente, um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind;
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an zumindest einem ausgewählten Standort;
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben für die im GRI-Index aufgeführten GRI Standards, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden;
- Einschätzung der Konsistenz der für die Gesellschaft anwendbaren Anforderungen des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (§ 267a UGB), der

EU-Taxonomie-VO] sowie der GRI Standards in der aktuellen Fassung (Option „in Übereinstimmung mit“) mit den Angaben und Kennzahlen im NFI-Bericht;

- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben durch kritisches Lesen des NFI-Berichts.

Gegenstand unseres Auftrages ist weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht von Abschlüssen. Ebenso ist weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie zB von Unterschlagungen oder sonstigen Untreuehandlungen und Ordnungswidrigkeiten, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrages. Darüber hinaus ist die Prüfung zukunftsbezogener Angaben, Vorjahreszahlen, Aussagen aus externen Dokumentationsquellen und Expertenmeinungen sowie Verweise auf weiterführende Berichterstattungsformate der Gesellschaft nicht Gegenstand unseres Auftrages.

#### **Verwendungsbeschränkung**

Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse des Auftraggebers erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden. Der Veröffentlichung unserer Prüfbescheinigung gemeinsam mit dem NFI-Bericht stimmen wir zu. Diese darf jedoch nur in der vollständigen und von uns bescheinigten Fassung erfolgen.

#### **Auftragsbedingungen**

Bezüglich unserer Verantwortlichkeit und Haftung gegenüber der Gesellschaft und gegenüber Dritten kommt Punkt 7 der Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe zur Anwendung.

Linz, 16. März 2023

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:  
Mag. Alexander Gall  
Wirtschaftsprüfer

## IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger  
PIERER Mobility AG  
Edisonstraße 1  
4600 Wels, Österreich  
FN 78112 x / Landes- und Handelsgericht Wels

## KONTAKT

Mag. Melinda Busáné Bellér  
Investor Relations, Sustainability  
Telefon: +43 1 533 1 433 - 70  
E-Mail: [ir@pierermobility.com](mailto:ir@pierermobility.com)  
Website: [www.pierermobility.com](http://www.pierermobility.com)

CI-Konzept: LX media GmbH, 4600 Wels, [www.lx-media.at](http://www.lx-media.at)

Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Grätzer, 4615 Holzhausen, [www.grafik-buero.at](http://www.grafik-buero.at)

Fotos: KTM-Archiv, Husqvarna Motorcycles/Husqvarna E-Bicycles-Archiv, WP-Archiv, GASGAS-Archiv, KTM Technologies Archiv

Der vorliegende Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen bzw. Satz- und Druckfehler auftreten können.

Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter“ oder „Arbeitnehmer“ werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.

Dieser Bericht und die darin enthaltenen zukunftsweisenden Angaben wurden auf Basis aller während der Erstellung zur Verfügung stehenden Daten und Informationen erstellt. Wir weisen allerdings darauf hin, dass die tatsächlichen Ergebnisse von den in diesem Bericht angegebenen zukunftsbezogenen Aussagen aufgrund unterschiedlicher Faktoren abweichen können. Dieser Bericht erscheint in deutscher und englischer Sprache. Maßgeblich ist in Zweifelsfällen die deutschsprachige Version.





Rated by

